



# NEPTUNUS

## MARINE

**DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT  
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE**

**45e jaargang - 45e année - n° 267 / 2e trimestre - 2e trimestre 2002**

**Schipper Camiel,  
Achiël Cogghe**

**La "Belgian Top  
Division" de la  
Royal Navy en 1940**

**Baltische staten  
kandidaat voor  
Navo-lidmaatschap**

**Traditionnel  
hommage**



# NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP NEPTUNUS

door storting/overschrijving van  
€ 15 op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30 van  
NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een beschermend  
abonnement van 20€ nemen,  
wat overeenstemt met de  
werkelijke kostprijs van het  
tijdschrift of nog beter...  
een weldoend abonnement  
aan € 30.



# RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A NEPTUNUS

par versement/virement  
de € 15 sur notre compte en  
banque n° 473-6090311-30  
de NEPTUNUS, Ostende

Vous pouvez également pren-  
dre un abonnement de soutien  
de 20€ ce qui correspond au  
prix de revient réel de la revue,  
ou mieux encore...  
un abonnement de  
bienfaiteur € 30.



## "NEPTUNUS"

45e jaargang - 45e année nr. 267 - 2002/2

Directeur - Directeur:  
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:  
J.-C. Vanbostal - Boudewijn Ravestraat, 41 - 8000 brugge

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de  
auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et  
ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine.

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift  
Revue Maritime Trimestrielle

Uitgever - Editeur: VZW Neptunus ASBL  
Postbus 17, 8400 Oostende - Boîte postale 17, 8400 Ostende  
Tel./Fax: 059/80.66.66 e-mail: [vzw.neptunus@pi.be](mailto:vzw.neptunus@pi.be)

Prijs per nummer:	€ 4,50	
Prix par numéro:	€ 4,50	
Abonnement:	€ 15,00	(jaarlijks - annuel)
	€ 20,00	(beschermend - soutien)
	€ 30,00	(weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland:	€ 33,00
Abonnement étranger:	€ 33,00

voor rekening [473-6090311-30](mailto:473-6090311-30) van Neptunus  
sur le compte [473-6090311-30](mailto:473-6090311-30) de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk  
Libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers  
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt  
worden zonder schriftelijke toestemming van de auteur

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen  
que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur

In België gedrukt bij "Vanden Broele nv", 8000 Brugge  
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2002 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:  
Jean-Claude Vanbostal - Boudewijn Ravestraat, 41 - 8000 Brugge



# INHOUD

# SOMMAIRE

nr 2 juni 2002  
juin

## Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (IV)

par A. Delporte 75

## Santo Tomas der Belgen (II)

door R. Thys 79

## Guy Daufresne de la Chevalerie (II)

par J.-C. Vanbostal 85

## Schipper Camiel, Achiel Coghe

door R. Weise 90

## Il y a 20 ans s'achevait la guerre du bout du monde

par P. Eygenraam 95

## Info Marine

97

## Bevelsoverdracht bij MCMFORSOUTH Het jongste permanente NAVO-eskader

door G.A.H. Toremans 113

## Baltische staten kandidaat voor NAVO-Lidmaatschap

door G.A.H. Toremans 115

## La Marine, utilisatrice de la dynamo de Zénobe Gramme

par R. Pierard 118

## Maritiem panorama

Resultaten in 2001 van de havens in de range  
Le Havre - Hamburg

door T. Slabbynck 120

## Vlaams Instituut voor de Zee in de kijker

door H. Rogie 122

## Boekbespreking

Lexicon scheepvaart & transport

door T. Slabbynck 123

## La Compagnie Maritime Belge en 2001

par J.B. 124

## La 'Belgian Top Division' de la Royal Navy en 1940

par CPV(hre) J.-C. Liénart 126

## Luitenant Victor Billet wordt herdacht

door H. Rogie 129

## Traditionnel hommage

par S.b.d.S. 130

## Nice to know

131

## Aanleggen van vreemde schepen in België

Escales de navires militaires étrangers en Belgique 133

Kroniek van het personeel - Chronique du personnel 134

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle

Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift

M. Van Bussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

J.-C. Vanbostal

Lay-out

K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction

J. Boesmans

Dienst publiciteit - Service publicité

C. Cappon

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
Neptunus BP/PB 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte/Rekening 473-6090311-30

€ 15

jaarlijks / annuel

€ 20

beschermend / protecteur

€ 30

weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter: J.-C. Liénart

Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

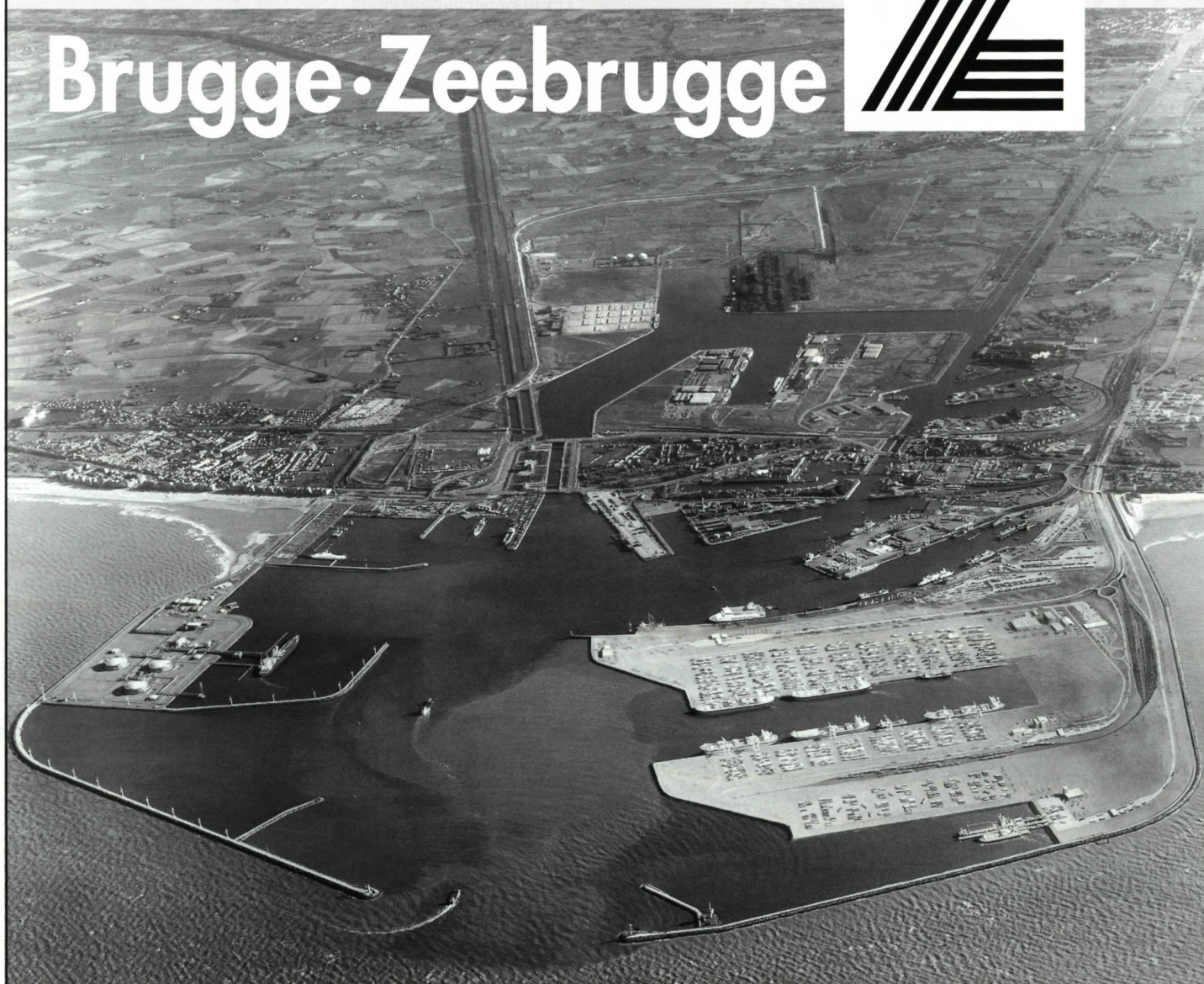
W. Bosteels, G. Busard, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne,  
F. Devinck, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,  
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

Kaft:

Couverture: Foto/photo: © S. Van Ransbeek



# Havenbestuur Brugge·Zeebrugge



## Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis  
Isabellalaan 1  
B-8380 Zeebrugge  
tel. 050-54 32 11  
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>  
e-mail: [mbz@zeebruggeport.be](mailto:mbz@zeebruggeport.be)



# Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

## Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (IV)

### L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT AVANT NOTRE INDÉPENDANCE

#### Cousin

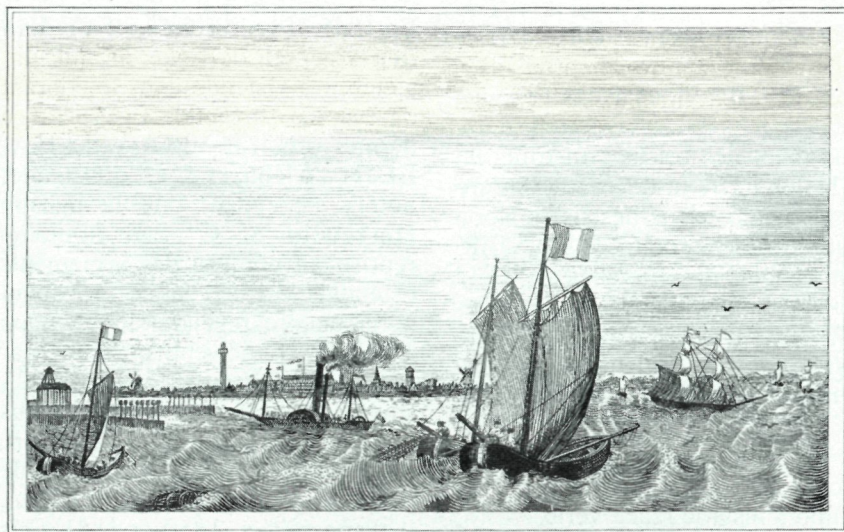
F. **Cousin** fut au nombre de nos armateurs ostendais de la première heure au XIX<sup>e</sup> siècle, mais il n'arma qu'un seul navire, le koff **ONDER-VINDING**, de 1829 ou plus tôt, jusqu'en 1843. Un journal de 1836 donne un tonnage de 87 tonnes pour ce koff, contre 76 tonnes indiquées par le Bureau Véritas. Selon ce journal, ses propriétaires auraient été F. Cousin et son capitaine, **L. Cornelis**; notons encore que le koff naviguait typiquement entre Londres et Ostende. L'almanach de 1841 reprend F. Cousin, négociant, habitant au n° 1 du Quai de l'Empereur; il n'est plus repris dans celui de 1851.

Le capitaine **L. Cornelis**, ostendais, décéda le 12 juillet 1856 à l'âge de 74 ans. Plus tard, il y eut encore un capitaine J. Cornelis "fils", qui commanda le **LOOCHRISTY** des **de Cock**. Les Cornelis ne sont pas à confondre avec le capitaine Cornelissen, ni Cornelsen, armateur anverso-

#### De Bal

Voici enfin un "grand"! - Mais qui ne fut pas armateur ostendais pour longtemps... Lors de la période française, on trouve au nombre des conseillers communaux ostendais

un certain **L. Baes**. Quatre ans plus tard, en 1820, apparaît la maison "**Baes - De Bal & C<sup>o</sup>**" comme armateur, qui possédait alors un des huit trois-mâts enregistrés au port, de même que 4 des 5 bricks, ainsi qu'un sloop et un "schuit". Il s'agis-



Vue de l'entrée du port d'Ostende

Lithographie, De Lay-De Muyttere, Bruges (1844).



sait donc d'un armateur important. Mais nous n'avons pratiquement rien trouvé concernant sa généalogie, si ce n'est une certaine Justine de Bal (1796-1851) qui épousa Louis François Serruys (1793-1858); le couple eut deux filles et un fils: Sophie-Marie, Adèle, et Louis-Jacques (1820-1873). Dans les récits historiques concernant la période française, c'est sans doute **François De Bal** qui est repris dans la liste des "notables", comme négociant-armateur habitant 30, rue de la Chapelle en 1810.

En 1830, nous ne retrouvons plus la maison d'origine Baes - De Bal & C° dans la liste des armateurs belges de la période après notre indépendance, mais bien toujours **De Bal, Frères**, tant à Ostende qu'à Anvers. Dans cette dernière ville, De Bal faisait partie du "haut commerce", et y était donc installé depuis quelque temps. Opposé à la séparation d'avec la Hollande, il était installé à la Place Verte. Au début de cette année, trois navires sont enregistrés sous ce nom, dont deux à Ostende: le trois-mâts **NEPTUNUS** et le brick **OROMAZE**, ainsi que le brick **OSIRIS** à Anvers. Un deuxième trois-mâts, la **BELLONA**, était alors en construction. Elle fut mise en service en 1830 et enregistrée à Ostende, alors que le **NEPTUNUS** disparaît des listes du Bureau Véritas. Notons des voyages au long cours en 1830, pour le **NEPTUNUS** à Rio, et pour l'**OSIRIS**, à Batavia.

Pour ce qui concerne l'**OROMAZE**, nous sommes confrontés à un mystère. En effet, nous avons retrouvé trace de deux navires du même nom, tous deux des bricks construits en 1811, mais dont le second n'apparaît jamais dans des listes sinon comme "ancien nom" de l'**ANJER**. L'almanach de Bruxelles de 1832 reprend, mais tous à Anvers, les **OROMAZE** de 217 tonnes (contre 200 tonnes au registre du Bureau Véritas), **OSIRIS** de 187 tonnes et **BELLONA** de 500 tonnes. Celui de 1833 ne reprend plus l'**OSIRIS**, et confirme que notre armateur était toujours installé Place Verte.

L'**OSIRIS** avait donc été rayé en 1832. En 1835, la **BELLONA** fut transférée par De Bal à sa succursale

de Rotterdam. C'est cette dernière qui arma depuis 1834 l'**ANJER** réputé 'ex-**OROMAZE**' et faisant donc mystère. Ce dernier navire fut rayé en 1840. En 1838, l'**OROMAZE** d'origine, enregistré à Ostende, disparaît également des listes officielles. Enfin, la **BELLONA** resta en service sous pavillon hollandais jusqu'en 1843; nous ne connaissons pas son sort ultime.

Notons par ailleurs un certain **F. E. A. Debal**, né à Anvers le 24 août 1826 et qui fut un officier de notre Marine Royale de 1844 à 1849; il passa ensuite à l'armée de terre et prit sa pension en 1881; il décéda en 1906.

### J. Herrewijn

Nous retrouvons dans l'histoire d'Ostende les armateurs **De Brouwer** et **Herrewijn**, associés dans la pêche maritime en 1820. Le premier sera traité séparément plus loin (4° période), car nous ne lui avons pas trouvé de liens familiaux avec les seconds.

La première référence à **J. Herrewijn** comme armateur maritime existe déjà dans le premier registre du Bureau Véritas: il armait en effet depuis 1829 ou plus tôt, le koff **VROUW ELISABETH** de 120 tonnes, construit en 1814 en Hollande. L'almanach de Bruxelles de 1841 le dit habitant au n° 12 de la Place d'Armes.

En 1845, il vendit son koff à **F. Van der Meersch** de Lokeren, qui vint s'établir à Ostende dans le courant de l'année suivante. En 1847, ce dernier vendit la **VROUW ELISABETH** à **Liebaert & C°** d'Ostende; notons cependant que la maison **Herrewijn & C°** était toujours reprise au nombre des armements ostendais en 1851. Le koff fut quant à lui encore revendu, le 25 mars 1850, lors d'une vente publique, par Liebaert à **Vroome**, pour 5.750,- francs; nous avons supposé dans un premier temps que le navire fut alors déclassé comme navire de pêche ou d'intérieur... Cependant, il réapparait en 1850 et 1851 sous le nom **GOEDE VERWACHTING** comme koff, aligné au petit cabotage, et dont **F. Van der Meersch**

fut à nouveau l'armateur; nous ne savons pas ce qu'il devint plus tard. Il était alors commandé par le capitaine Wierckx qui reprit le commandement en avril 1851 du pleit **SANS REPOS** de l'armement bruxellois **Ph. Verstraeten-de Meurs**; il resta le capitaine de ce dernier jusqu'en 1852. Un seul navire fut mis à la casse à Ostende en 1851, qui jaugeait 80 tonnes. Sans doute s'agit-il du **GOEDE VERWACHTING**?

### Liebaert & C°

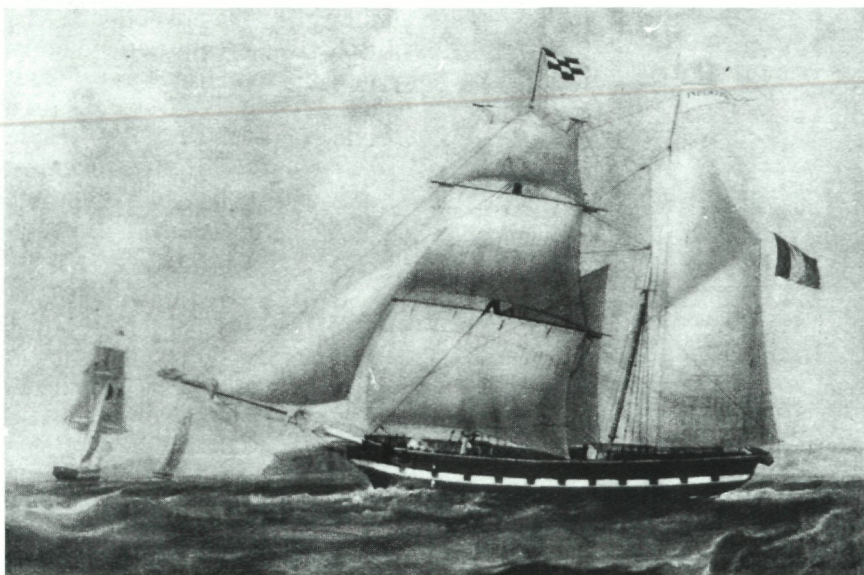
Profitons de ce passage pour écrire quelques mots au sujet de la maison **Liebaert & C°**, un nom connu de l'histoire ostendaise, mais qui ne signifie pas beaucoup plus que ce que nous avons indiqué au sujet de la courte histoire de leur koff dans notre histoire maritime. Notons le poète Aimé Fidèle Marie Christian Liebaert, né à Ostende le 19 janvier 1783 et qui y décéda le 19 avril 1854.

Nous n'avons pas retrouvé à quel trafic fut assigné le koff **VROUW ELISABETH** entre 1847 et 1850. Le chef de la maison Liebaert & C° fut sans doute **Charles Liebaert**, repris comme armateur dans les almanachs de l'époque et juge à la chambre de commerce, jusqu'en 1858. Son entreprise faisait le commerce du bois et nous savons qu'il ouvrit une succursale à Anvers en 1853, qu'il vint diriger en personne en 1859. Le 14 février 1854, un arrêté royal lui octroyait l'autorisation d'établir dans notre métropole un dépôt de guano. Mais Charles Liebaert mourut relativement jeune en 1873 et ses enfants étaient alors encore en bas âge. Sa veuve reprit alors la maison d'Anvers, qu'elle liquida en 1878 pour "se retirer à Ostende". Sans savoir s'il s'agit de l'un de ses fils, notons encore que "A." Liebaert fut bourgmestre d'Ostende à la veille de la première guerre mondiale.

### De Potter

Nous avons déjà évoqué cet armateur d'un seul navire, au chapitre précédent, du fait de l'aspect "belandrier" de cette famille. Rappelons simplement que son **ST. PIERRE** devint la propriété de "veuve De





L'Industrie (1834).

Potter & Krelly" en 1847 et que la bélandre n'apparaît plus aux listes officielles après 1851. Après cette date, il n'est plus fait mention de ce nom.

## Famille Bauwens

Ce nom a également déjà été évoqué, et à plusieurs reprises, dans notre récit. Il s'agit en effet de l'un des grands noms de l'histoire maritime ostendaise, et l'histoire de cette famille est complexe.

Les livres anciens font tous état d'un certain Roger **Bowens dit Bauwens**, né à Bruxelles vers 1630 et fils d'Arnold, qui serait l'ancêtre belge de la famille, à l'origine irlandaise. Il épousa Marie Cransboreh, de Waterford, et s'établit à Ostende où il fut reconnu bourgeois le 11 décembre 1653. Nous savons qu'il navigua et eut 3 enfants. Paul, l'aîné, né le 6 février 1658, épousa Catherine-Marie Croes, fille de Jacques, échevin. Il fut armateur, maître des postes et bourgmestre d'Ostende de 1690 à 1692 et de 1707 à 1711.

Jean Baptiste Bauwens, fils cadet de Roger, fut juge à l'Amirauté à Ostende et également bourgmestre, de 1711 à 1717 et de 1725 à 1728; il arma le corsaire **COMTESSE DE LA SERRE**, vaisseau de 300 tonneaux, armé de 22 canons et doté d'un équipage de 175 hommes.

Nous pensons que c'est son fils Jean qui fut l'armateur de la **GALÈRE**

**DE BRUXELLES** de 250 tonneaux qui quitta Ostende pour l'Extrême Orient le 12 février 1719, armé de 16 canons.

Paul Bauwens et Catherine Croes eurent 3 enfants; le cadet, Philippe, fut juge de l'Amirauté et bourgmestre d'Ostende de 1738 à 1740. Son frère aîné, Jacques François, né à Ostende le 26 avril 1688, épousa Catherine Woelaerts, fille du bourgmestre. Il succéda à son père comme maître des postes et fut échevin. A sa mort, son fils Jacques Pierre François, né à Ostende le 5 juin 1729, fut lui aussi maître des postes et échevin (27/3/1755), et devint le conseiller du prince de la Tour & Taxis, maître de postes à Ostende.

Malheureusement, nous ne savons pas comment se perpétua la descendance de Roger Bauwens à John, né en 1867, fils de Philippe et Marie Bens. La famille fut alliée aux **De Sorgher** par Jacqueline Bauwens, veuve, qui épousa Jean De Sorgher en 1760 en secondes noces. Un certain Jacques Bauwens, décédé en 1776, fut armateur, comme probablement son fils Jacques, né à Ostende en 1757.

Une branche de la famille s'établit à Gand, où Liévin Bauwens, associé à Bernard De Pauw, fonda la manufacture Prayon De Pauw en 1804. Notons par ailleurs le mariage vers 1800 entre Marie Bauwens et François **Bracq**, de la famille de l'arma-

teur gantois. Une autre branche de la famille resta sans doute à Bruxelles, où naquit Jean Baptiste Joseph, en 1760. En 1812, il était capitaine à la retraite et avait un fils, peut-être le "L." Bauwens que nous avons retrouvé en 1841 comme "négociant de bois du nord" au n° 28 du Quai aux Briques.

A Ostende, les Bauwens n'avaient plus en 1820 qu'un seul navire d'intérieur, et nous pensons qu'il s'agit de celui du "P." Bauwens que nous allons suivre plus loin, dont le navire aurait été la bélandre **VIJF GEBROEDERS**, construite en 1808. Notons à la même date Jean Van den Kerckhove, dont la famille était également apparentée aux De Sorgher, et qui armait alors l'**ÉMILIE**, bélandre construite à Bruges en 1797.

Nous ne savons donc pas qui est à l'origine de l'armement, déjà en existence avant 1829. Notons qu'à l'époque, les Bauwens n'étaient pas actifs dans la pêche hauturière. Nous ne connaissons pas non plus les prénoms de ces armateurs. Tout au plus, notons qu'un certain "**J.**" **Bauwens** fut armateur de 1829 à 1847, et un "**P.**" Bauwens (dit "père"), de 1829 à 1832, puis de 1834 à 1850. Tous deux furent capitaines. Plus tard, "P. Bauwens" sera associé à **Van Iseghem**.

En 1831, il est remarquable de préciser que le **VIJF GEBROEDERS** fut l'un des quatre seuls navires enregistrés sous pavillon hollandais à passer immédiatement sous pavillon belge; les registres du Bureau Véritas en apportent la preuve, cette mention étant écrite en surcharge du texte imprimé du 1er janvier 1831. Les autres exceptions furent le **TRITON** de Stuyck, le **NEDERLANDER** de Saportas et ... un autre **VIJF GEBROEDERS**, de Serruys celui-là.

Le **VIJF GEBROEDERS** de Bauwens était réellement utilisé au petit cabotage malgré son faible tonnage, comme le furent ses deux autres navires; en 1830 par exemple, nous le trouvons à Dunkerque. Au 1er janvier 1829, l'armement **Bauwens** disposait de trois unités: l'**ÉMILIE**, pleit de 87 tonnes construit en 1797, le fameux **VIJF GEBROEDERS**, bélandre de 34 tonnes construite en 1808, et le **JONGE JACOB**, bélan-





dre de 70 tonnes construite en 1816 et que J. Bauwens commanda lui-même jusqu'en 1831.

En 1832, la bélandre **VIJF GEBROEDERS** fut probablement vendue. Les deux navires restants continuèrent au petit cabotage, et notamment à aller charger à Londres ou à Ramsgate. L'**EMILIE** resta au service de l'armement jusqu'en 1847, quand elle fut transférée à son capitaine, **M. Vanden Kerckhove**; le navire se perdit le 17 décembre 1849, au large d'Ostende, à hauteur du Fort Napoléon; il existe une peinture de Louis Serruys représentant ce drame: "le naufrage de l'**EMILIE**". Quant au **JONGE JACOB**, allongé en 1840, son sort après 1850 ne nous est pas connu.

L'almanach de Bruxelles de 1841 indique que les Bauwens étaient alors armateurs à la pêche; ce n'était plus le cas en 1851. Cependant, pour la période 1845-48, qui est celle que nous avons trouvée la mieux documentée, nous ne leur avons retrouvé qu'un seul navire de pêche hauturière, appartenant à la "**veuve J. Bauwens**".

Plus tard, de 1856 à 1872, notons que P. Bauwens fut le capitaine de la goélette **COMMERCE**, et que de 1849 à 1869, il fut propriétaire-associé de la goélette **CLÉMENCE**, qu'il commanda de 1851 à 1857. Ces deux navires appartenaient à **A. & J. Van Iseghem**, l'un des arma-

teurs les plus puissants d'Ostende; la **CLÉMENCE** fut commandée de 1858 à 1872 par J. Bauwens, qui avait déjà commandé les **DON QUICHOTTE** et **PROVIDENTIA** de Van Iseghem en 1857 et le **St. PIERRE & St. PAUL** de **Mc Lagan**, de 1854 à 1857. Notons par ailleurs encore deux autres références à des capitaines portant le nom "Bauwens": "J. F.", de la panne **LÉOPOLD** de J. Dorms, d'Anvers, en 1841/43; et "Petrus Johannes", schipper à Baesrode, époux d'Antoinette de **Landtscheere**. En 1842, un certain P. Bauwens avait encore été le capitaine de pleit **JAMAIS PENSÉ** appartenant au capitaine A. Visser.

Mentionnons encore à Gand, le 12 avril 1887, le mariage de Georges Liévin François Bauwens (Gand 21/11/1860- Bruxelles 7/2/1933) avec Marguerite M. F. Morel, née le 26 avril 1866.

C'est un descendant de la famille, John Bauwens, né en 1867, et actif dans la pêche du temps des chaloupes à voile, qui introduisit en Belgique les "steam trawlers" dès 1885. Il créa à Bruges la **Société des Pêcheries à Vapeur**, le 13 juin 1896; le siège d'exploitation de la société se trouvait toutefois à Ostende. Notons qu'Emmanuel **De Cloedt** détenait 50 des 100 actions de 500 francs. En 1906, notre premier navire de pêche à moteur fut le **PIONNIER O200**, appartenant à **Bauwens** -

**Vandewalle**. De nos jours, la Visserijschool à Ostende porte toujours le nom de John Bauwens. C'est également John Bauwens qui fut à l'origine de la création de l'oeuvre **IBIS**, en 1906. Il fut adroitement secondé par son fils Raymond au cours de sa longue carrière maritime.

Vers 1920, notons que le **PIONNIER II**, unité de 43 tonnes brutes appartenant à l'**IBIS**, était armé par Bauwens. Et terminons en donnant un exemple d'unité de guerre réaffectée, la **DUCHESSE DE BRABANT**, chalutier de 315 tonnes en 1928, qui était un ancien dragueur de mines de la Royal Navy, construit en 1915 par Cochrane & Sons Ltd, de Selby. Il appartient à la société des Pêcheries à Vapeur SA (John Bauwens) et fit naufrage le 16 avril 1937 au large des Féroé.

(à suivre...)

Texte: A. Delporte

Iconographie: E. Mahieu, A. Delporte





# Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw

## Santo Tomas der Belgen (II)

### Santo Tomas de los Belgas

Al die mensen leefden opeengepakt in te kleine hutten. Er was verder hoegenaamd geen kwestie van de gronden in bezit te nemen en te ontginnen. De nieuwe "eigenaars" geraakten niet door het ondoordringbare woud, laat staan dat ze hun terrein zouden vinden en dat dan nog moesten ontbossen. De poging van ingenieur Delwarde om een pad door het woud aan te leggen mislukte; in een mum van tijd was het overwoekerd door de vegetatie. Het was trouwens al een hele opgave om "de stad" Santo Tomas te vrijwaren voor wildgroei. Voor de bouwwerken waren ca. 35 ha grond genivelleerd. En op die plaats verrees een kerk en enkele andere houten gebouwen en barakken, maar ze waren gewis niet zo romantisch van uitzicht als de propagandablaadjes van de maatschappij ze hadden voorgesteld. De straten leken op open riolen, her en der lagen omgehakte bomen die bij gebrek aan mechanische middelen niet zomaar versleept konden worden. Er werd niets geplant en dus niets geoogst.

Met de mensen was het zo mogelijk nog erger gesteld. De voortdurende regen herschiep de Place de Belgique in een modderpoel met muggenplagen, koorts en tropische ziekten als gevolg. "Slecht gekleed, beslijkt, een geelachtig gelaat, toegesneden ogen, fonkelend van de koorts", zo beschreef Edmond de Villers de bewoners nadat hij medio 1845 de kolonie had bezocht, samen met onze consul Blondeel van Ceulenbroeck (die overigens rond dezelfde periode zijn Amphila-pro-

ject lanceerde in Abessinië). Ze waren ondervoed en aten alleen maar wat de schepen aanvoerden nl. veelal conserven en gedroogde vis. Er was ook voortdurend gebrek aan drinkwater. De hutten rustten niet op funderingen zodat ze zowel water als insecten binnenkregen. Het klimaat en de ziekten sloegen hard toe, maar ook de moedeloosheid en de wanhoop. Tallozen hadden wat graag dit land de rug toegekeerd om naar België terug te gaan. Maar niemand beschikte over de middelen om die terugreis te betalen. Het door de maatschappij opgestelde gemeenschapsreglement voorzag trouwens een soort commune, een collectiviteit, waar iedereen voor de maatschappij werkte. Dat was al geen stimulans. Maar bovendien werd elk privé-initiatief in de kiem gesmoord. Er waren ook voortdurend strubbelingen tussen de beheerders onderling, tussen de koloniale directeur, de diensthoofden en de kolonisten, en zelfs moeilijkheden met de aalmoezeniers die er uiteindelijk zelfs de brui aan gaven. Tot overmaat van ramp verdronken de kolonisten hun ellende in bier en sterke drank wat hun reeds wankelende gezondheid zeker niet ten goede kwam. Tijdens de periode juli 1844-juli 1846 stierven niet minder dan 231 personen. Dokter Fleussu gaf de toestand het meest gevat weer: "Slechts één ding verwondert mij," zo schreef hij in een verslag, "namelijk dat met de aanwezigheid van zoveel vernietigende elementen, veroorzaakt door nalatigheid, gebrek aan zorgen, de voortdurende onverschilligheid, het gedwongen verbruik van meelwaren en pekelflees, slecht gebrouwen likeuren, onvoorzichtigheden

en overdaad van drank en tabak, het dodencijfer niet hoger ligt". Zoveel was er van de Puydt's bombastische toekomstvisie over dit "romantische" land in de Caraïben overgebleven!

### De reactie in België

De directie van de maatschappij was van dat alles van in het begin op de hoogte. En wat deed ze eraan? Ze ging gewoon verder met het ronselen van gegadigden voor Vera Paz, een Vera Paz dat zijn echte naam niet durfde zeggen maar dat wel welluidender klonk dan Santo Tomas. De problemen ter plaatse dacht ze te kunnen oplossen met geldbeloften. Zo zegde ze de nieuwe koloniale directeur Guillaumot -die op 6 maart 1844 samen met 130 colons met de La Dyle te Santo Tomas was toegekomen- een bedrag toe van 206.000F, maar toen het moest geïnd worden bleken het slechts 29.975F te zijn. Hetzelfde liedje dus als bij de eerste reis. Ook de uitgifte in België van een lotenlening was niet afdoende. De regering stemde er evenwel mee in en verleende bij KB van 31 maart 1844 elke Belgische gemeente de toelating om inschrijvingslijsten te openen. Voor elk lot werd 20 ha grond gegeven. Maar het succes was zo mager dat de inschrijvings-termijn met een maand verlengd werd (juli 1845). Aansluitend vroeg de maatschappij ook nog staatshulp. Op 21 juli 1844 verbond de regering zich ertoe dienaangaande een wetsontwerp bij het parlement in te dienen. Aan de maatschappij zou een lening van 3 miljoen frank toe-





De "Place de Belgique" in Santo Tomas de los Belgas met de kapel en de Directeurswoning in 1843. (Naar tekening van Desperet).

gestaan worden. Hiervan diende al de helft om de lopende schulden af te betalen!

Er werd wel eens beweerd dat de regering door de directie en de raad van beheer van de maatschappij in het ongewisse werd gelaten omtrent de werkelijke toestand in de kolonie. Door de zaken rooskleuriger voor te stellen dan ze waren konden ze geld van de staat lospeuteren. Die stelling is eerder naïef. Want vergeten we niet dat ook de regering vertegenwoordigers had in de maatschappij evenals trouwens in de kolonie zelf. De benarde toestand in Santo Tomas kon haar dus niet onbekend zijn. Maar ze had destijds bij monde van de regering Nothomb de verbintenis aangegaan de onderneming te steunen en dus moest ze wel iets doen. Wie bedrogen werden waren de burgers van het land. Voor hen werden rapporten en brieven opgesteld die een aanvaardbaar beeld van de toestand gaven. Gefingeerde verslagen van naamloze correspondenten spraken over een welvarende kolonie. Zelfs consul Blondeel, die zoals hoger vermeld in 1845 een bezoek aan de

kolonie had gebracht, hielp de regering uit de nood met zijn bewering dat het klimaat gunstig was en dat het hoge aantal doden te wijten was aan ongelukken. Maar de waarheid kon tenslotte niet eeuwig verborgen blijven. Na verloop van tijd keerden enkele colons naar België terug en hun verklaringen schetsten een duidelijk beeld van de omvang van de Santo Tomas ramp.

Een golf van verontwaardiging en protest ging door het land en zowel de maatschappij als de regering werden beschuldigd van grove nalatigheden. Men eiste een debat in de Kamer en dat kwam er. Niet om het financieringsplan van de compagnie te bespreken, want daar had de regering van baron de Theux reeds wijselijk van afgezien, maar om de boosheid van de volksvertegenwoordigers te trotseren. De minister van Buitenlandse Zaken, A. Dechamps, trachtte zich op de klassieke manier te verdedigen door de aangehaalde feiten te minimaliseren en door zelf in de aanval te gaan. Plots bleken inderdaad enkele belangrijke handelsfirma's in Antwerpen en Gent een dusdanige

belangstelling te tonen voor de Midden-Amerikaanse nederzetting dat ze er filialen wilden oprichten. Volgens de regering had de kolonie dus een reële handelswaarde. Doch intussen was er van alles totaal verkeerd gelopen en daar ging het nu juist om. Zoals volksvertegenwoordiger Sigart terecht opmerkte: "Zou de regering nu eens willen denken aan de redding van de weeskinderen, na te hebben bijgedragen tot de dood van hun vaders?" Het parlement eiste dan ook de repatriëring van de kolonisten, op kosten van de staat.

### De laatsten der "Tomasianen"

Uiteindelijk stemde de regering van de Theux -dezelfde minister die in 1840 ook de Pinoskolonisatie tegenhield- in met de gratis terugkeer van de colons die dat zouden wensen. Met dat doel vertrok de Adèle, met aan boord de nieuwe koloniale directeur Aguet, naar Santo Tomas waar ze op 25 april 1847 arriveerde. En terwijl in België graaf de Hompesch in naam van de maatschappij



een proces tegen de staat inspande wegens het vermeende niet-nakomen van aangegane verbintenissen -een vordering die trouwens door het Hof van Cassatie werd verworpen bij arrest van 23 april 1850-, voerde directeur Aguet een laatste theaterstukje op. Zich zeer goed bewust van zijn opdracht liet hij in Santo Tomas het gerucht verspreiden dat de kolonisatiemaatschappij haar activiteiten ging stopzetten -wat niet het geval was-, wat dan meteen het einde van de onderneming in Amerika betekende. Zodoende was iedereen ontslagen van zijn verplichtingen tegenover de maatschappij en kon wie het wenste naar België terugkeren. Maar hij repte met geen woord over de werkelijke aanleiding, de kamerdebatten en de verontwaardiging in het vaderland. Blijkbaar bestond Aguet's taak erin zoveel mogelijk Belgen in Guatemala te houden. Dat betekende voor de maatschappij zoveel minder gefrusteerde colons die haar in eigen land zouden kunnen vervolgen. De overredingskracht van Aguet was zeer groot. Slechts 63 colons keerden met de Adèle terug; 210 bleven achter. Desalniettemin vonden in de volgende jaren nog talrijke van deze achtergeblevenen de terugweg naar het vaderland.

De Santo Tomas nederzetting bleef nog lange tijd overeind. De kolonisatiemaatschappij was immers niet opgedoekt, noch was zij uit Santo Tomas verdreven door de Guatemalaanse regering. Weliswaar had deze laatste bij decreet van 11 mei 1847 het bestuur overgenomen maar niettemin bleven sommige clausules van de overeenkomst van kracht, meer bepaald de belastingvrijdom en de vrijstelling van in- en uitvoerrechten. Om de zaken te stimuleren riep de regering Santo Tomas uit tot vrijhaven; er kwam een administrator, een militaire commandant met een klein garnizoen en een douanepost. M.a.w. een reeks maatregelen die in de eerste jaren hadden moeten genomen worden: een kolonie aangevoerd door competente mensen en een energiek optreden. Daar lag inderdaad het probleem: met name organisatie en leiding. Zoals dokter Fleussu opmerkte "hadden we met een vooruitziende administratie zeker minder sterfgevallen te betreuren gehad". Ook anderen

waren dezelfde mening toegedaan: "De grootste dienst die men de kolonie had kunnen bewijzen was het zenden van een werkelijk eerbaar (!) man, goed betaald en met kennis van het land en zijn mogelijkheden" (Cloquet); volgens een zekere Esmenjaud waren de kansen op succes gelegen in een goed geleide administratie, terwijl hij en ook Defays het corporatisme van de onderneming, dat "deed werken zonder moe te worden" aanklaagden.

Eigenaardig genoeg bloeide, na de installatie van een burgerlijk bestuur door Guatemala, de nederzetting plots op. Vele schepen -tot 100 in het jaar 1850-, aangetrokken door de vrijstelling van rechten, deden de haven aan en zetten er enorme aantallen goederen af. Toch was de kolonie niet aan het einde van haar lijden. Samen met de Guatemalaanse overheid waren inderdaad ook Duitse immigranten gearriveerd met het gevolg dat de totale bevolking in 1850 was opgelopen tot 415 personen, waarvan meer dan de helft Belgen; de rest waren Duitsers, Spanjaarden, indianen en ladinos, deze laatsten van gemengde afkomst. Maar de Germanen brachten allerlei ziekten met zich mee zodat eens te meer een groot aantal ingezetenen het leven lieten: 59 Duitsers en 16 Belgen; vnl. door gebrek aan medicatie, maar ook door het niet naleven van elementaire hygiënische regels en het overmatig alcoholgebruik. Toen in 1852 de natuuronderzoeker Deby met de Plantin Santo Tomas aandeed kon hij vaststellen dat het uitzicht van onze achtergebleven landgenoten er niet op verbeterd was: "Gele en groene spookbeelden die traag en nonchalant bewegen, die meer slenteren dan werken". Het stadje was er wel iets op vooruitgegaan met zijn acht houten huizen, de kapel, stapelhuizen, en talrijkere en stevigere hutten die met palmbladeren bedekt waren; dat alles verspreid over een terrein dat het drievoudige besloeg van de oppervlakte van 1843. Maar het woud bleef ondoordringbaar en niemand leek er wat aan te doen. Het economisch leven beperkte zich tot havenactiviteiten, wat het oorspronkelijk doel niet was. Toch merkte de bemanning en meer bepaald officier Sinkel van

de oorlogsbrik Duc de Brabant, die in 1854 onder commandant Petit een bezoek bracht, niets op van de enige voorspoed of handelsactiviteit; na een korte opbloei in de periode 1847-1850 was de kolonie inderdaad in een soort moedeloosheid hervallen. Twee jaar later was het aantal Belgen geslonken tot 91 (in 1858 waren dat er nog maar 47!); het grootste aantal was nu wel eigenaar van een houten huisje met wat grond waarvan de opbrengst amper volstond om hen in leven te houden. Datzelfde jaar 1856 kwam er een definitief einde aan het faciliteitenregime voor de Belgen. Wegens het niet vervullen van de gestelde voorwaarden verbrak de Guatemalaanse regering inderdaad eenzijdig de overeenkomst van 1842.

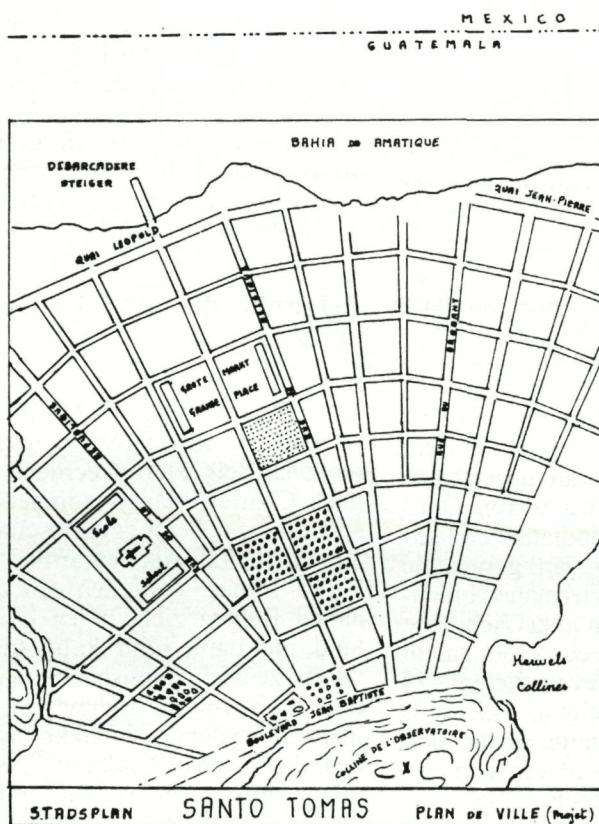
### Belgische diaspora in Guatemala

Wat gewerd er van die 210 in 1847 achtergebleven Belgen, in zover ze niet naar België terugkeerden? Volgens Charles Maroy, adjunct-conservator van het Legermuseum en auteur in 1926 van een artikel over Santo Tomas, vestigden een zeker aantal Belgen zich in het binnenland, met name rond de hoofdstad, "waar ze zich onmisbaar maakten door hun vindingrijkheid en zich inspannen voor de ontwikkeling van de industrie en de landbouw". Sommigen vaarden er wel bij, anderen wisten er zelfs fortuinen te vergaren. Deze bewering doet wel enkele twijfels rijzen. Tien jaar lang vegeteerden diezelfde Belgen in Santo Tomas, waar ze moedeloos, terneergeslagen, zonder geldmiddelen, ziek en ondervoed, weinig of niets tot stand brachten, ook nadat het communesysteem was afgeschaft en privé-initiatief hen verder had kunnen brengen. En plots werden ze welvarende burgers in hetzelfde land, met dezelfde problemen en hetzelfde klimaat! Ook de correspondent van La Dernière Heure, die op 1 december 1968 een artikel over de nakomelingen van Santo Tomas publiceerde, zag meerdere van deze colons ondernemingen opzetten in Guatemala. De enige waarvan het succes duidelijk kan aangetoond worden is dokter Fleussu die rond 1847 in Guatemala-stad een prak-



# SANTO TOMAS

COMMUNAUTE DE COLONISATION BELGE 1841-47  
BELGISCHE KOLONISATIEGEMEENSCHAP



GUATEMALA

VERA PAZ  
SALAMA

GUATEMALA

RIO WALLIS

HONDURAS BRITANNIQUE  
BRITS HONDURAS



BAHIA DE AMATIQUE

CABO DE TRES PUNTAS  
BAHIA GRACIOSA

SANTO TOMAS

HONDURAS

0 50 100 KM.

M. J.  
1.94



tijk begon die hem grote bekendheid bezorgde. Een andere nakomelinge die eveneens bekendheid verwierf, was een zekere Juffrouw Van den Bergh die media de jaren 1950 tot Miss Guatemala werd verkozen! De Belgen die "grote ondernemingen" hebben opgezet in Midden-Amerika waren of zijn immigranten uit de perioden die volgden op de Wereldoorlogen en de crisis van de jaren '30. Zoals bv. Berger, een groot veeteler, waarvan de grootouders in 1924 naar Guatemala uitweken. Anderen, meestal kapitaalkrachten, kwamen in dezelfde periode over en werden planters van koffie, maïs, suikerriet en katoen. Later arriveerden ook Belgen die gevlucht waren voor de Duitse bezetting en missionarissen verjaagd uit China of komende uit het onafhankelijk geworden Congo. We mogen dus gerust aannemen dat de meeste der oorspronkelijke colons hun ellendig gestart leven als dusdanig hebben voortgezet. Sommigen onder hen dachten rijkdom te verwerven in de goudvindplaatsen van het naburige Honduras, maar ook daar werd het niets. Santo Tomas bracht de Belgische ondernemers dus geen geluk. Maar het was, zoals hoger gezien, een goede investering -met Belgisch kapitaal!- gebleken voor Guatemala. Op dezelfde plaats verrees kort na de Tweede Wereldoorlog een moderne haven die het iets noordelijker gelegen Puerto Barrios verving. Met de Belgen verdween ook de naam van het stadje; thans heet het Puerto Matias de Galv  z.

### Een speculatieve maatschappij

Eerder vroegen we ons reeds af wat de beheerders van de kolonisatiemaatschappij bezielde om zulk een rampzalig akkoord af te sluiten met Guatemala. Men zou geneigd zijn Leopold I te volgen in zijn toespraak van 13 november 1843: "In een bedrijvig land als het onze, met talrijke intelligente jongeren, is het een noodzaak de vrije ondernemingsgeest aan te moedigen door het in stand houden van regelmatige verbindingen met verre landstreken. Een maatschappij met dit doel opgericht, naar het voorbeeld van deze die een eeuw geleden werd gesticht (de Oostendse Compagnie), zou de grootste diensten aan het

land kunnen bewijzen". Maar in werkelijkheid is het Sinkel, een van de officieren van de Duc de Brabant, die ook aan de eerste reis in 1843 van de Louise-Marie deelnam, die de meeste geloofwaardige uitleg gaf. Volgens hem was het de bedoeling van de beheerders met goedkope werkkrachten landbouwgebieden in exploitatie te brengen en ze daarna tegen een flinke prijs door te verkopen. Een soort speculatie dus die ook kenmerkend was voor het Hokianga-project in Nieuw-Zeeland. Het was de eeuwige beweegreden van elke maatschappij of onderneming: snel en gemakkelijk rijk worden! De bemerking van C. Maroy dat de beheerders ook uit patriottisme handelden is eveneens een almaar terugkerend hersenvertoebelend wissewasje. Dat graaf de Hompesch, medeoprichter van de kolonisatiemaatschappij, tevens handelend in naam van een andere graaf en blijkbaar vertegenwoordiger van de koning in de directie van de onderneming, na het fiasco van Santo Tomas, een rechtszaak aanspande tegen de Belgische staat kan niet zo direct als een uitdrukking van vaderlandsliefde bestempeld worden! Onze tweede koning, toen nog hertog van Brabant, had in zijn redevoering voor de Senaat op 17 februari 1860 een heel andere uitleg voor de mislukking van het project: "Zoals gebruikelijk heeft men de emigranten de mislukking ten laste gelegd, terwijl hun energie nochtans zo veel mogelijk heeft gered van een onderneming die verkeerd opgevat, slecht geleid en fout gelokaliseerd was. In plaats van het bezielende principe van elke kolonisatie toe te passen nl. vrijheid en persoonlijke eigendom, vormde men een gemeenschap met als doel de arbeid ondergeschikt te maken aan het kapitaal, wat geleid heeft tot een weerzinwekkende disciplinaire organisatie. Door een spijtige speling van het noodlot waren de directeurs die zich opvolgden aan het hoofd van de kolonie beneden de verwachting (au-dessous de leur mission). Tenslotte installeerde men zich aan een kust onder verzenkend klimaat, in plaats van naar het binnenland te trekken waar een voor Europeanen draaglijk klimaat heerst". Dit laatste verwijt diende eigenlijk gericht aan Remi de Puydt, de man die het bergachtig Vera Paz had geruimd voor het

kustgebied Santo Tomas. Maar toch was deze uitleg ver van volledig. Niets over de misleiding van de burgers door onnauwkeurige, soms zelfs bedrieglijke, propaganda en aanwervingscampagnes! Niets over de ware bedoelingen van de beheerders van de maatschappij! Maar het onderwerp interesseerde onze toekomstige Leopold II wel. In Congo vermeed hij de fouten die in Santo Tomas waren begaan, hoewel hij toch niet zou kunnen nalaten op één punt te handelen zoals alle handelsondernemingen: ook hij liet in de latere Congo Vrijstaat toe dat "de arbeid ondergeschikt werd aan het kapitaal".

Charles Maroy weet het falen aan de compagnie -en in het bijzonder haar directie die niet op de hoogte was van de toestand-, aan de colons die evenmin op de hoogte waren, aan de regering en aan het ganse Belgische volk dat niet genoeg steun had verleend aan een onderneming die dat ten volle verdiende. Het is dan toch maar erg dat mensen die met valse voorspiegelingen naar Santo Tomas waren gelokt verweten wordt "niet op de hoogte te zijn geweest van de toestand"! Maroy is dan weer heel wat milder voor de leiders van de compagnie die volgens hem "oordeelkundig de plaats waar de nederzetting moest komen hadden uitgezocht". Wie de samenstelling van de onderzoekscommissie van 1842 eens bekijkt zal ernstig twijfelen aan dat beoordelingsvermogen. Vooral het verslag van Remi de Puydt was een staaltje van onoordeelkundige informatie. Ook vond Maroy dat het de schuld niet was van de compagnie dat er geen enkele verbindingsweg met het binnenland was, waardoor handelsdrijven onmogelijk werd gemaakt. Natuurlijk was het hun fout niet; ze wisten maar al te goed dat er geen wegen waren want in 1842 gingen ze de verbintenis aan zelf voor die verkeerswegen te zorgen! Ook daarvoor vond Maroy een verontschuldiging: "ze hadden er wel aan gedacht", maar ja, steeds dat gebrek aan geldmiddelen. En zo verder. Van in het begin verdedigde iedereen - de rapporteurs van toen net zoals de geschiedsschrijvers- eigenlijk zijn eigen sociale klasse. Maar dit gebrek aan objectiviteit verandert niets aan het feit van de totale mislukking.



## Besluit

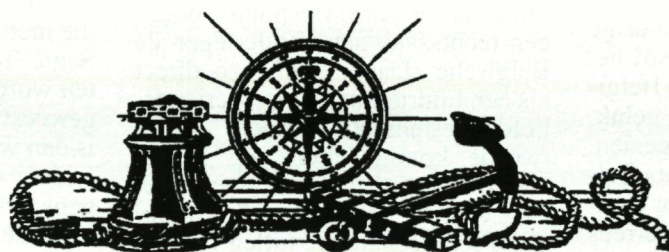
Als algemene conclusie past hier geen tekst beter dan die van Luc van Gastel in zijn artikel in De Standaard dd. 4.12.1960 met de titel "Bezinnen alvorens te beginnen". "Guatemala is een prachtig land", schrijft hij, "met een goëdlachse bevolking. Maar het is dat allemaal vooral voor de toerist; heel wat minder voor "de man die er zijn bestaan wil vestigen. De gezondheidszorgen zijn zeker verbeterd tegen honderd jaar geleden maar de aanpassing blijft geweldig: verschil in taal en zeden, zo goed als volkomen afstand doen van al het comfort waaraan we gewend zijn. Nauwelijks een weg, meestal geen elektriciteit, geen gas, tekort aan water". Nu, meer dan 150 jaar later, dus nog precies dezelfde problemen als die

waarmee de kolonisten van 1843 geconfronteerd werden. L. van Gastel waarschuwde dan ook voor het aanbod "ter aflossing van een ereschuld" in 1959 door president Miguel Fuentes, 800 Belgische gezinnen een gebied van 78.000 ha ter beschikking te stellen in diezelfde Santo Tomas streek, tegen dezelfde voorwaarden als de Guatemalteken. "Ik wil maar zeggen", besloot hij, "dat een man die de vaderlandse horizonen te eng zou vinden, toch tweemaal moet nadenken vooraleer zich in Guatemala -of elders in Centraal-Amerika- kop vooruit in het avontuur te storten".

*R. Thys*

## Bronnen

- Maroy, C., La Colonie belge de Santo Tomas, Bulletin St-Ignace, 1926.
- Monheim, Chr., Belgische kolonisatieplannen, Zaire uitgaven, 1943.
- Pinson, R., Une centaine de Belges résident au Guatemala outre les descendants d'anciens colons de 1841, La Dernière Heure, 1.12.1968.
- 'T Sas, François, La Force Navale Belge a 25 ans.
- Van Gastel, L., Eerste Belgische kolonisatiepoging, De Standaard, 4.12.1960.



Computer Hard & Software • Netwerken en Netwerkbeheer  
Herstellingen en consulting • Software op maat  
Webdesign • Internet: Planet Internet & Telenet

advanced computer solutions  
kustlaan 4 • 8450 Bredene  
info@advanced-c-solutions.be



## GUY DAUFRESNE DE LA CHEVALERIE (II)

### Départ au Congo

“A ma démobilisation je suis parti au Congo pour y participer à un projet du gouverneur-général. L'administration belge avait en effet mis en route un programme de promotion de la culture du coton par les indigènes de la région de l'Oubangui, dans le nord du notre colonie. Les indigènes vendaient leur coton à des compagnies belges. Mais il y avait un problème de transport. Théoriquement le coton pouvait être amené à Léo -et de là à Matadi par chemin de fer- via le fleuve Congo, mais pour atteindre celui-ci il fallait emprunter l'Oubangui qui malheureusement était barré jusqu'à Yakoma par des rapides et des chutes d'eau. C'est pourquoi l'on envisagea de rejoindre le Congo via l'Ebola. Le Service hydrographique me demanda d'étudier sur place les possibilités de navigation sur cette rivière. Mais là aussi il y avait des rapides et il me fallait donc vérifier s'ils pouvaient être négociés par des baleinières. Je fis tous les repérages seul, accompagné de quelques indigènes, sur des pirogues. Souvent il fallait se jeter à l'eau et c'est ainsi qu'on m'appelait le 'Bwana lamai', l'homme de l'eau. J'ai terminé mes repérages et prouvé qu'il était possible de passer le coton par l'Ebola. Après cela j'ai été pendant quelque temps planteur de coton pour le compte des 'Cotons de l'Oubangui' à Lisala sur le fleuve Congo”.

En 1928 Guy Daufresne rentre en Belgique pour se marier mais il

retourne la même année au Congo au service du prince de Ligne, qui possède des plantations sur les rives du lac Kivu. Il s'y occupe de l'assemblage d'un bateau à moteur, construit en Ecosse et amené au Congo en pièces détachées. Il organise également le transport par bateau sur ce lac des produits des plantations. Mais en 1929-1930 c'est la crise, les plantations sont reprises par l'Etat et il rentre en Belgique.

### Diplomate en Extrême-Orient

“En Belgique j'apprends d'un ami de mon père, le baron de Bassompierre, qui était ambassadeur de Belgique au Japon depuis 1920-et le restera jusqu'en 1938-que les Japonais, qui venaient d'envahir la Mandchourie, y refusaient tout dialogue avec nos consuls accrédités auprès de notre ambassade en Chine, et que d'autre part l'autorité de l'ambassadeur belge au Japon ne s'étendait pas à la Mandchourie, car la Belgique-tout comme la plupart des états membres de la Société des Nations-refusait de la reconnaître comme état indépendant et la considérait comme faisant partie intégrale de la Chine. Il fallait donc trouver un subterfuge pour y envoyer un représentant belge, chargé d'étudier les possibilités de faire des affaires avec la Belgique. A la suggestion du baron de Bassompierre je suis nommé attaché militaire adjoint à Tokyo. Il m'a fallu d'abord trois mois pour apprendre le japonais. Ensuite je suis officiellement mis

'en congé' et je pars en Mandchourie-ou mieux dit le Mandchukuo, comme s'appelait ce nouvel état vassal du Japon-, soi-disant pour y passer mes vacances; en apparence je m'y trouve donc simplement à titre privé et non pas comme représentant de la Belgique. Une fois sur place je suis convoqué par les autorités japonaises qui me demandent d'étudier divers projets industriels dont e.a. le doublement de la production d'électricité du port de Dairen et de la ville de Moukden, la construction d'une scierie etc. Mais j'étais tout à fait ignorant en la matière et sur les conseils de notre conseiller commercial à l'ambassade à Tokyo, je leur demande de me fournir un cahier des charges. Mais les Japonais, qui ont un sens de l'humour particulier, me répondent carrément: “Etablissez vous-même un cahier des charges; ainsi vous êtes sûr d'avoir la commande. Si nous vous le demandons c'est parce que votre pays et le nôtre entretiennent des rapports très amicaux et que notre maison impériale a des liens très étroits avec votre famille royale. Par contre si nous traitons avec les Américains, les Anglais, les Français ou les Allemands pour des projets d'une telle envergure, ils vont mettre tous les atouts dans leur jeu et ils abuseront de leur supériorité économique pour nous imposer leurs conditions. Vous, vous exécuterez correctement les commandes industrielles et nous resterons maîtres chez nous”. J'ai proposé à Bruxelles qu'on m'envoie des ingénieurs belges pour



dresser un cahier des charges mais malheureusement notre gouvernement, pour des raisons politiques, n'en a rien voulu savoir et c'est une firme américaine qui a finalement obtenu la commande, qui s'élevait à plusieurs millions de francs de l'époque. Même résultat en ce qui concerne un projet d'endiguement du fleuve Soungari; je me suis mis en rapport avec la firme Decloedt mais ce sont les Hollandais qui obtinrent la commande. Tout cela m'a permis toutefois d'établir et d'entretenir d'étroits contacts avec l'armée japonaise et de devenir un expert en communication japonaise et en renseignements commerciaux; inutile de dire que cela m'est venu bien à point chez IBM et plus tard pendant la guerre".

### International Business Machines (IBM) -1935/1940

En 1935 Guy Daufresne de la Chevalerie entre au service d'IBM, après avoir obtenu le diplôme d'ingénieur en mécanographie et administration à l'IBM School à Endicott, NY. Très vite il est nommé adjoint au directeur général pour l'Europe et il occupe bientôt la fonction d'administrateur-délégué d'IBM Belgique. En raison de l'expérience qu'il a acquise en Extrême-Orient, ses employeurs l'envoient au Japon où il cumule les fonctions de président d'IBM Japon et Chine et celle de directeur général pour l'Orient. Le 1er mars 1940 il est nommé consul honoraire belge à Yokohama.

### La seconde guerre mondiale

"A la mobilisation, l'ambassadeur belge à Tokyo m'informe que je dois me tenir à sa disposition. Après l'invasion de la Belgique en mai 1940, je vais trouver l'attaché naval anglais, un ami de longue date que j'avais battu à plusieurs reprises dans des régates, et lui propose mes services. Là-dessus il me donne une lettre de recommandation pour la Royal Naval Voluntary Reserve. Aussitôt je quitte le Japon pour le Canada. Mais lors de mon passage à New York, d'où je voulais rejoindre l'Europe, j'y suis retenu par le colonel Theunis, ambassadeur plé-



Le général Daufresne de la Chevalerie décorant au nom du gouvernement belge un général américain représentant Mac Arthur.

*Photo: collection G. Daufresne*

nipotentiaire et représentant du gouvernement belge pour les questions maritimes; d'autre part les Etats-Unis, neutres à cette époque, s'opposaient à ce que les ressortissants des pays belligérants-tant alliés qu'allemands-quittent le territoire américain pour aller se mettre au service de leur pays. Obligé de rester sur place je suis rattaché au consulat belge et on me confie le problème des marins belges de la marchande. Beaucoup d'entre eux désertaient; pendant les premières années il y en avait en moyenne onze à chaque arrivée de convoi aux E-U. Il y avait de quoi les comprendre, car le British Ministry of War Transport leur payait à peine \$75 par mois, alors qu'ils pouvaient gagner jusqu'à \$450 pour faire le même travail, faire les mêmes traversées et courir les mêmes risques sur des navires américains ou des navires naviguant sous pavillon de complaisance. Et dire qu'après la guerre on a refusé à ces vaillants marins de la marchande le titre de combattant, malgré que pendant la guerre ils furent considérés comme déserteurs s'ils abandonnaient leur navire!"

Guy Daufresne organise le regroupement des marins belges à Halifax en Nouvelle-Ecosse, base d'arrivée et de départ des fameux convois transatlantiques. Il y rend de grands

services à nos marins e.a. par la mise sur pied dans un ancien palais épiscopal d'un centre de regroupement et de détente. Il y organise un véritable consulat de guerre chargé des liaisons avec le consulat des E.U., le British Ministry of War Transport, les armateurs belges, les équipages réquisitionnés, les services d'immigration (marins blessés, malades, déserteurs..) et 'last but not least' avec la police locale pour 'arranger' toutes plaintes émanant d'exploitants de bars ou d'autres lieux de plaisir.

### Au service du général MacArthur

"J'ai passé cinq ans au Japon et j'y ai eu d'excellents contacts avec l'armée japonaise en Mandchourie. Les Américains, qui y disposaient d'un excellent service d'espionnage, étaient parfaitement au courant. Cela n'avait pas non plus échappé à l'attention du capitaine de vaisseau William J. "Nick" Sebald, attaché à l'ambassade américaine à Tokyo; il parlait parfaitement la langue, avait fait des études de droit japonais et avait épousé une femme qui était à moitié japonaise par sa mère. Après la capitulation "Nick" Sebald fut d'ailleurs nommé





*Photo: Mac Arthur Foundation*

Le 2 février 1947 à Manila Bay (Philippines), Jean, l'épouse du général Mac Arthur assiste à la revue du 1er Régiment de Cavalerie. Elle est entourée du général Daufresne de la Chevalerie (à gauche sur la photo) et du général Schillings (Pays-Bas).

ambassadeur des Etats-Unis au Japon. Comme le général MacArthur croyait fermement que pour combattre son ennemi avec succès il fallait avant tout le connaître à fond, il décida dès le début de 1942, soit quelques semaines après Pearl Harbor, de s'entourer d'un groupe d'experts connaissant la langue, la psychologie, la mentalité, l'esprit, bref des spécialistes imprégnés de la culture japonaise. Nick, qui fit partie de ce groupe, a aussitôt pensé à moi et m'a fait rechercher par les services secrets. Mais MacArthur ne voulait pas de civils à son service. Il fallait donc que je devienne militaire et les Américains ont demandé au gouvernement belge de me nommer lieutenant-colonel. La demande a été refusée mais le colonel Theunis a réussi à tout arranger et je me suis retrouvé lieutenant-colonel de l'armée américaine. Aussitôt je suis parti rejoindre le quartier-général de MacArthur en Australie au moment du débarquement allié en Nouvelle-Guinée; j'y retrouve Nick Sebald et son petit groupe, dont faisait notamment partie un major anglais qui avait été le représentant du MI5 à Tokyo avant la guerre. Comme les Américains avaient réussi à mettre la main sur les codes japonais et pouvaient ainsi lire en clair leurs messages et documents capturés, notre tâche

consistait essentiellement, non pas à les traduire-il y avait suffisamment d'interprètes parmi les Nisèi, les Américains d'origine japonaise-, mais à les interpréter, les analyser et en dégager le sens profond. Jamais MacArthur n'est passé outre à nos recommandations. D'Australie je suis passé en Nouvelle-Guinée et de là à Okinawa, toujours au service de MacArthur. Fin août 1945 lorsque MacArthur atterrit à l'aérodrome d'Atsugi, il fit réquisitionner la troupe japonaise et, tout au long de la route menant à Yokohama, ils lui rendaient les honneurs en armes, baïonnette au fusil. Je faisais partie du convoi-j'étais dans la 7ème ou 8ème jeep-et je n'étais nullement rassuré; je craignais qu'ils ne l'abattent lui et sa suite. Mais rien ne s'est passé et ils nous ont traités en soldats; ils m'ont rendu les honneurs tout comme aux deux généraux japonais qui m'accompagnaient. Quelques mois plus tard j'ai dit à MacArthur:



*Photo: Mac Arthur Foundation*

Madame Jean Mac Arthur et Madame Guy Daufresne de la Chevalerie lors d'une foire aux Philippines.





La signature de l'acte de reddition des japonais à bord du Missouri par l'amiral Chester Nimitz. Derrière lui, de gauche à droite, le général Mac Arthur et les amiraux Halsey et Sherman. A l'arrière plan, parmi les officiers présents, se trouve le général Daufresne de la Chevalerie.

*Photo: collection J.-C. Vanbostal*

"Vous savez, quand je suis arrivé à Tokyo, ma chemise kaki était noire de sueur et j'ai rarement eu aussi peur de ma vie"; il m'a répondu: "You're telling me" (Et moi donc !). Le 2 septembre 1945 je me trouvais, comme seul Belge, sur le pont du cuirassé Missouri à l'occasion de la signature de l'acte de reddition du Japon. Je ne figurais pas parmi les invités officiels mais MacArthur a dit à Nick Sebal: "You can smuggle him in". Je me suis ensuite rendu à Tokyo où j'ai trouvé l'ambassade belge complètement en ruines, brûlée à la suite des bombardements américains.

Tout à coup les Belges se sont souvenu de moi et ils m'ont nommé général-major; je n'étais pas le seul dans ce cas car tant le baron Empain que notre ex-ambassadeur à Vienne ont obtenu la même promotion. D'un coup je suis donc passé du



*Photo: archives Cercle Royal G. Lecointe*

En 1969, à l'occasion du 100ème anniversaire de la naissance de Georges Lecointe, le prince Albert avait reçu au Belvédère, (de gauche à droite et entourant le prince Albert), Messieurs P. Saccasyn, secrétaire général du Cercle Royal Georges Lecointe, G. Bertrand, directeur général de la Marine, Henri Lecointe, fils de Georges Lecointe, le général Vivario et le Baron Guy Daufresne de la Chevalerie.





Lors d'une réception de la Belgium-Japan Association à l'hôtel Conrad de Bruxelles le 5 décembre 1999, le baron Daufresne salue son Altesse Impériale du Japon, la princesse héritière Naruhito et la princesse Masako. A gauche de la photo, le Baron Velge, l'actuel président de la BJA.

*Photo: Belgium-Japan Association & Chamber of Commerce ASBL-VZW*

grade de simple matelot à celui d'officier général, à deux barres et képi rouge, et me suis retrouvé à la fin de la guerre comme général à l'état-major de MacArthur".

La guerre terminée, Guy Daufresne de la Chevalerie est nommé Chef de la Mission belge auprès du Commandement suprême des puissances alliées à Tokyo. A ce titre il accueille en 1950 en Corée le contingent belge arrivé à bord du transport de troupes Kamina et se charge de la coordination et de l'intégration

des militaires belges dans la machine de guerre américaine. Il prend part aux combats et est blessé en s'occupant de l'évacuation de soldats américains blessés.

En 1952, il est déchargé de ses fonctions au Japon et il rentre en Belgique pour y entamer une longue et fructueuse carrière diplomatique. Chef de cabinet des ministres des Affaires étrangères Spaak et Van Zeeland, il est commissionné Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en 1954. Après

avoir occupé de 1955 à 1957 la fonction de conseiller commercial à notre ambassade à Washington -à ce titre il assiste à la remise officielle du M935 (ex MSC260 de la US Navy) à notre Force navale-, il est accrédité en qualité d'ambassadeur à Karachi. Après un passage en 1960 à l'administration centrale à Bruxelles, il devient en 1961 notre ambassadeur à Ottawa, fonction qu'il occupera jusqu'en novembre 1967. Après avoir été Commissaire général du gouvernement belge près de l'Exposition internationale d'Osaka 1970, il obtient sa démission honorable et depuis le 1er juin 1971 il jouit d'une retraite amplement méritée. Pendant de longues années encore Guy Daufresne consacrera le meilleur de son temps à la présidence de la Ligue maritime belge, du cercle Georges Lecointe et des amitiés belgo-nippones. En de nombreuses occasions il sera appelé à remplir des missions auprès des membres de la maison impériale du Japon à l'occasion de leurs séjours en Belgique.

*J.-C. Vanbostal*

#### L'auteur tient à remercier

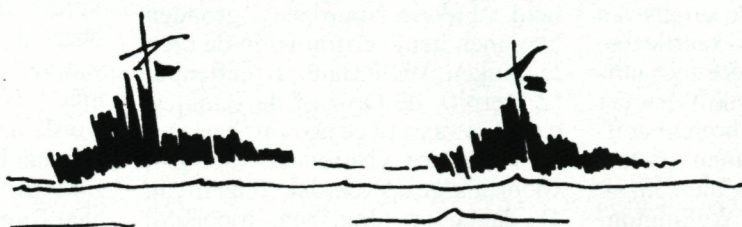
Messieurs J. Boesmans et J. Leblanc pour leurs précieux conseils.

Mademoiselle Peemans, archiviste du ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement.

Major B. Cambrelin et Monsieur R. Dury du Centre de Documentation Historique des Forces Armées.

Madame F. Fujii - L'Hoost, Executive Director de la Belgium-Japan Association & Chamber of Commerce ASBL-VZW (Bruxelles).

Monsieur J. Zobel, archiviste de la MacArthur Foundation, Norfolk, Virginia.





# Zeelui van bij ons (1)

## Schipper Camiel, Achiel COGGHE

**C**amiel, Achiel Cogghe wordt geboren te Koksijde op 15 juli 1920 als jongste telg uit een West-Vlaams vissersgeslacht. Zijn vader Cyriel, Odilon Cogghe is visser en afkomstig van Adinkerke, zijn moeder Elza Maria Legein is van Koksijde.

De familie Cogghe heeft haar "roots" in de Westhoek en Frans-Vlaanderen. Grootvader David Cogghe was een geharde Ijslandvaarder waar hij gedurende menige campagne met de kol op kabeljauw jaagde. Het was de tijd van houten schepen, ijzeren mannen.

Ten tijde van zijn geboorte wonen zijn ouders in de omgeving van de Visserskaai te Oostende. Zoals zoveel vissersgezinnen uit De Panne zijn ook zij om den brode uitgeweken naar Oostende. Wanneer de geboorte zich aankondigt trekt de aanstaande jonge moeder, zoals toen nog gebeurde, naar het ouderlijk huis om te bevallen. In juli 1923 zal in het gezinnetje een tweede zoon, Raymond, in mei 1933, een derde, Roland, geboren worden.

Als knaap loopt Camiel lagere school in het parochieschooltje op het St. Petrus en Paulusplein. In 1929 verhuist het gezin naar de Conterdam. Na zijn lager onderwijs, intussen twaalf jaar oud, gaat Camiel naar de Vrije Visserijschool Paster Pype in de St. Franciscusstraat waar hij door de "Broeders van Liefde" René en Dagobert twee jaar ingewijd wordt in de kennis van kompas, instrumenten, kaartlezen, zeevaartrekenen en andere zeevaartwetenschappen. De praktijklessen: knopen maken, netten breien, zeilnaaien, kaartpassen, seinen, motortechniek en eerste hulp leert hij in de "Germaine" in de Wellington-

straat waar toen het museum van wijlen Paster Pype gevestigd was.

Op 7 juli 1934 slaagt Camiel Cogghe met onderscheiding voor het examen van leerling-schipper, examen dat wordt afgelegd in de lokalen van de Zeevaartschool op de hoek van de Zuidstraat en de Vindictivelaan. Onder zijn klasgenoten: "Zjef" Zonneke, "Lewie" en "Guusten" Laplasse en "Guusje" Vanbillemont.

Ondertussen is vader Cogghe eigenaar geworden van de houten motortreiler 0.194 GODS GENADE, 61 brutoton groot en voortbewogen door een Deutz dieselmotor van 150Pk. Op 20 juli monstert Camiel aan als scheepsjongen op vader's schip en trekt naar zee om de opgedane kennis, op een niet te zachtvaardige manier, in de praktijk te brengen, beginnende onderaan de ladder. Op 16 juni 1936 ontvangt de jonge Cogghe met grote onderscheiding het "Bijzonder getuigenschrift van bekwaamheid in de zeevaart en zeevisserij" nadat hij de twee examens voor beschepte jongen der nationale zeevisserij afgelegd heeft.

Nog hetzelfde jaar koopt vader Cogghe de 0.305 PATIENCE, een stalen motortreiler van 108 brutoton aangedreven door een Deutz machine van 200PK. Het schip is de vijf jaar oude 0.188 St. KILDA van reder August "Minister" Martinsen. Camiel monstert opnieuw aan als scheepsjongen op de nieuwe eenheid. Enkele Noordzeevisgronden beginnen hem vertrouwd in de oren te klinken: Witte Bank, Kreeftenput (Zilverpit), de Oost of de Bankjes, e.a.. Hij vaart twee jaar op Spaanse en Portugese visgronden met zijn vader als gezagvoerder: reizen van 18 dagen op tong, rog, roobaard,



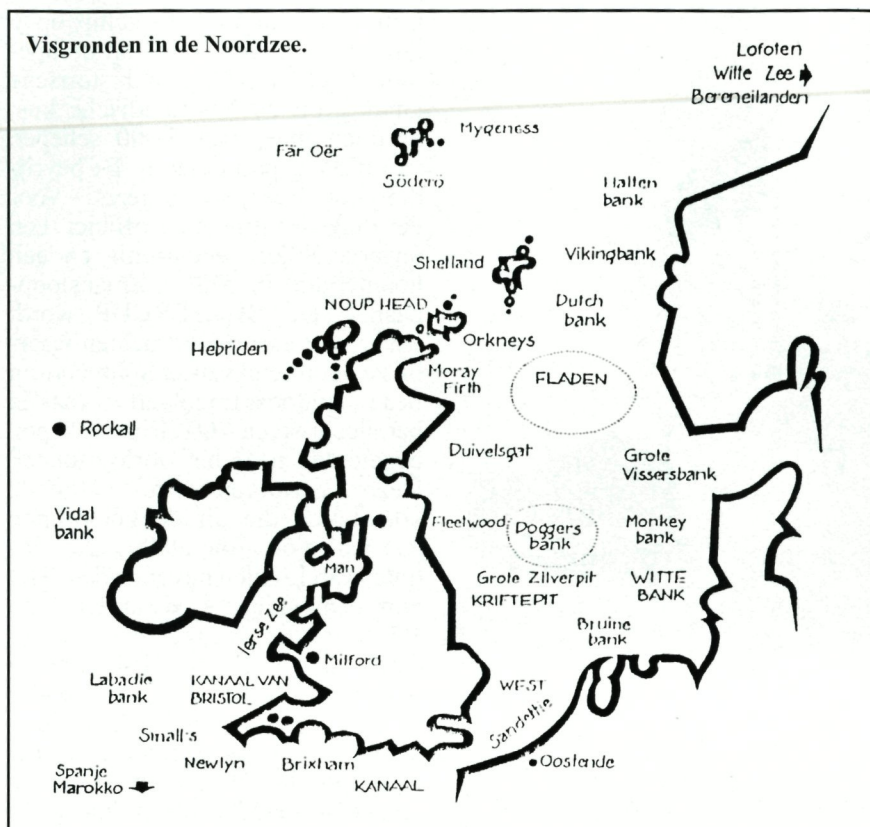
Kwartiermeester Camiel Achiel Cogghe  
Stamnummer RN. - D / S.B. / JX 70.

mooie meid (heek) en "stekkers". Ondertussen, 17 jaar oud, wordt hij bevorderd tot matroos. Vanaf 1938 zal ook zijn broer Raymond met hem meevaren. Niettegenstaande de oorlogsdreiging blijft de 0.305 varen bewesten het Nauw van Kales.

10 mei 1940, de Tweede Wereldoorlog verrast de 19-jarige Camiel en zijn scheepsgezellen aan boord van de 0.305 PATIENCE vissend in de omgeving van Bishop Rock. Schipper Henri Verstraete wendt onmiddellijk de steven naar zijn thuishaven Oostende want de mannen zijn bezorgd om het lot van hun familie. Verder dan het Franse Boulogne, waar de maritieme overheid hen vaarverbod oplegt, geraakt hij echter niet. Naarmate de tijd verstrijkt wordt het de bemanning duidelijk dat naar huis terugkeren onmogelijk zal zijn. Men besluit uit te wijken naar Engeland.



## Visgronden in de Noordzee.



Schipper Verstraete neemt de 0.200 DE JONGE JAN, een treiler van de rederij Jan Troost die ook in Boulogne binnengelopen is met motorpech en veel vluchtelingen aan boord heeft, op sleeptouw. De overtocht verloopt vlot. Te Newhaven krijgt hij opdracht de vluchtelingen in het westerlijke Poole te ontschepen en zich vervolgens naar Dartmouth te begeven. Uiteindelijk belandt hij met zijn schip in Milford Haven, op de westkust, van waaruit ze enkele malen ter visserij varen.

Ondertussen zijn vader en moeder Cogghe en hun twee andere jongens er, samen met enkele andere vissersgezinnen, eveneens in geslaagd met de houten motortreiler 0.246 FRANS-ELZA, naar Engeland te ontkomen. Gezagvoerder aan boord is Marcel Legein, zoon van eigenaar Frans Legein. Zo wordt de familie herenigd. De vluchtelingen worden door de Engelsen goed ontvangen en de Cogghe's vestigen zich te Penzance-Newlyn in Cornwall, Forestreet 58.

Op 26 juli wordt de 0.305 met haar bemanning door de Britse admiraliteit opgeëist en te Avonmouth-Bristol en te Cardiff omgebouwd om dienst te doen als "Balloon Barrage Vessel" (sperballon schip).

Vanaf september 1940 geeft de Britse admiraliteit toestemming aan een aantal Belgen om dienst te doen in de Royal Navy op Britse oorlogsbodems, hetzij op het "stof van de vloot": bewapende vissersschepen, patrouilleboten, hulpschepen, e.d.. Op initiatief van o.m. Luitenant-ter-zee Victor Billet en met de hulp van Admiraal Sir Gerard Charles Dickens<sup>(1)</sup>, voornaamste verbindingsofficier bij de vloot, wordt de "Belgian Section" van de Royal Navy opgericht. Het is de bedoeling Belgische bemanningen te vormen voor de dienst op zee. Zij die zich aanbieden worden vrijgesteld van legerdienst. De vrijwilligers, jonge en oudere, stromen toe. Zo ook de jonge Cogghe die zich bij de R.N. meldt als "vrijwilliger voor de duur van de oorlog". Andere Belgen

doen dienst bij de Royal Air Force (R.A.F.) of later bij de, in Engeland opgerichte Brigade Piron.

Reeds op 30 december 1940 vervoegt Camiel, samen met een vijftigtal andere landgenoten, het opleidingskamp van de R.N.: HMS ROYAL ARTHUR nabij Skegness. Het kamp is ingericht in een opgeëist vakantiecentrum op de Engelse oostkust. Het centrum verschaft de nodige infrastructuur voor het opleiden van recruten: loodsen, logement, zwembaden, voetbalvelden, schietstanden, messes, een cinema-zaal met 2.300 plaatsen enz..

Honderden Belgische zeelui, oud-officieren en personeel van de koopvaardij en staatsmarine en vissers, zullen er hun eerste opleiding krijgen. Iedereen vangt zijn loopbaan bij de R.N. aan als "Ordinary Seaman" (lichtmatroos). De basisopleiding duurt zes weken en behelst drill oefeningen, zeemanschap, wapenkennis, schieten met draagbare wapens zoals geweer .303 Lee Enfield en het .303 Brennumachinegeweer, het vlaggen- en lichtseinen, roeien, sport, enz. Ze krijgen er ook nog les in de Engelse taal. Dit is noodzakelijk gezien het internationaal gezelschap: Belgen, Fransen, Noren, Denen dat er opgeleid wordt.

Op 13 februari 1941 zit de opleiding in Skegness erop en 's anderendaags moet Camiel zich melden in Lochinvar voor zijn verdere opleiding tot "Able Seaman" (volmatroos). Hij blijft er tot 30 april 1941. Op 1 mei meldt hij zich in de marinebasis HMS OLIO, Barrow-in-Furness, benoorden Fleetwood aan boord van de hulppatrouilleboot HMS ELECTRA II. Het is een Britse gewapende treiler onder bevel van Luitenant RNR<sup>(2)</sup> Trilfall. Van 1 juli 1941 tot 4 juli 1943 wordt HMS IRWELL de basis van Cogghe's schip. Op 16 mei 1943, enkele maanden nadat ook zijn broer Raymond de R.N. verwoegd heeft, wordt de familie Cogghe in de rouw gedompeld. Vader Cyriel overlijdt. Camiel zal na de oorlog het lichaam van zijn vader repatriëren en te rusten leggen in Vlaamse grond.

<sup>(1)</sup> "Les ancêtres de la Force Navale" blz. 467 en volgende

<sup>(2)</sup> RNR: Royal Naval Reserve





**K193 BUTTERCUP**

Op 5 juli van hetzelfde jaar moet hij zich melden in het grote arsenaal van Devonport bij Plymouth in de marinebasis HMS DRAKE voor een duur van drie weken. Vervolgens maakt hij van 27 juli 1943 tot 23 januari 1944 deel uit van de bemanning van de "KERNOT" (ex Loodsboot 16) op de marinebasis HMS EAGLET te Liverpool. Op 4 oktober wordt hij bevorderd tot "Leading Seaman" (Kwartiermeester). 's Anderendaags meldt hij zich terug in Devonport, op de marinebasis HMS DRAKE, waar hij blijft tot 10 mei 1944.

Op 11 mei wordt hij gedetacheerd naar de K193 BUTTERCUP, een door Belgen bemand korvet, gestationeerd op de marinebasis HMS EAGLET te Liverpool. Ook een tweede korvet, de K226 GODETIA, wordt door Belgen bemand. Deze korvetten van het Flowertype, gebouwd op Engelse scheepswerven, varen onder dubbele vlag, de Belgische en de Engelse, meten 850 ton, halen een snelheid van 18 knopen en voeren een bemanning bestaande uit zes officieren en tachtig onderofficieren en matrozen. De bewapening bestaat uit een kanon van 4" op de voorplecht, een 2 pounder A.A. (anti aircraft-luchtafweer) in een geschutstoren achteraan, verschillende mitrailleurs .30 en .50 en dieptebommen voor de onderzeebootbestrijding.

Camiel neemt met dit schip op 6 juni 1944, D-day, deel aan de operatie OVERLORD, de historische landing op de Normandische kust waaraan meer dan 5.000 schepen van alle slag participeren. De bevrijding van Europa is ingezet. Voor de jonge marineonderofficier een onvergetelijke gebeurtenis en een hoogtepunt in zijn zeemansloopbaan. De BUTTERCUP wordt belast met escorteopdrachten waarbij ze opererend vanuit Southend-on Sea in zuidoost Engeland en vaak in bar slecht weer, 200 Britse schepen begeleiden naar het oorlogstoneel. Deze vaartuigen zijn "colliers", kolenboten die uit de koolmijnen van Wales de grote elektrische centrales van Londen bevoorraden. Het zijn eenvoudige kustvaarders van 1.500 ton die nu afgeladen vol soldaten naar de Franse kust begeleid worden. Het konvooi vaart onder de Britse kust en zijn luchtdekking, draait vervolgens ter hoogte van het eiland Wight pal zuid en stevent zo op het Normandische strijdtonel af.



**K226 GODETIA**





A. Cogghe (neef) en de broers R. en C. Cogghe.

Op 4 augustus 1944 verneemt kwartiermeester Cogghe op de marinebasis HMS DRAKE zijn overplaatsing naar de marinebasis HMS EPPING in Harwich op MMS 188<sup>(3)</sup> (Motor Minesweeper), één van de negen mijnenvegers van de 118e mijnveegflottielje. Deze staat onder bevel van Lieutenant-Commander RNR L.F. Petitjean. Petitjean vervoegt de R.N. op 5 september 1941. Hij is kapitein ter lange omvaart, oud-officier van de staatspakketboten en krijgt in maart 1943 het commando over het 118e. Tussen 28 mei 1942 en 5 oktober 1944 opereert het 118e in de Noordzee waar het mijnveegoperaties uitvoert in de sector Harwich-Lowestoft.

Bij de bevrijding van België krijgt de flottielje opdracht de Schelde, belangrijke aanvoerweg voor de geallieerde bevoorrading, te zuiveren van mijnen. Tussen 5 oktober en eind november veegt het 118e de toegangswegen tot de Schelde. Vanaf 9 januari 1945 wordt, onder het vuur van de Duitse vergeldingswapens V1 en V2, de Schelde zelf gezuiverd van mijnen. Nadien volgt veegwerk op onze kust. Tijdens beide opdrachten vernietigt de flottielje maar eventjes 374 zeemijnen.

Op 1 februari 1945 vinden we kwartiermeester Cogghe en zijn schip terug op de marinebasis HMS PEM-

BROKE waar zij zullen blijven tot 1 november. Begin januari 1946 is hij terug in Oostende waar hij door de R.N. overgedragen wordt aan de Belgische overheid en hij in de HMS ROYAL EDMUND II, op de hoek van het St. Petrus en Paulusplein en de Paster Pypestraat, gedemobiliseerd wordt. Camiel is terug waar het allemaal begon, de cirkel is rond.

Eind 1945 is de familie Cogghe-Legein ook uit Engeland teruggekeerd. Het gewone leven herneemt stilaan zijn gang.

Ondertussen, -hij moet zijn schade inhalen-, leert hij tijdens een verlof



Van links naar rechts: H. Duyck, C. Cogghe, F. en W. Lauwereins te Antwerpen.

waarbij hij een bezoek brengt aan zijn familie in De Panne zijn toekomstige echtgenote Julienne Marie Timmerman kennen. Het meisje komt uit een bakkersgezin en is afkomstig uit De Panne. Op 16 oktober 1945 treden ze in het huwelijk. Het gezin wordt verrijkt met twee zonen, Arthur (1949) en Wilfried (1953), en een dochter Viviane (1957).

Camiel begint onmiddellijk aan de voorbereiding voor het verwerven van het brevet van schipper. Reeds op 14 februari 1946 heeft hij het "Brevet van schipper ter Visserij 2e Klasse" op zak. De ondertussen door de R.N. vrijgegeven 0.305

PATIENCE wordt terug bedrijfsklaar gemaakt voor de visserij. Het schip wordt ook hernummerd. Het wordt de 0.218. Camiel monstert aan als matroos en wordt na een paar maanden voor korte tijd stuurman. Tussen 7 februari en 5 maart 1947 vaart hij opnieuw als matroos maar daarna wordt hij als schipper aangemonsterd. Eindelijk voert hij bevel over "zijn" schip de 0.218. Zijn broers Raymond en Roland maken deel uit van zijn bemanning. Ze varen respectievelijk als stuurman en scheepsjongen.

De vangsten zijn overvloedig want in de oorlogsjaren is het visbestand flink aangegroeid. Wie herinnert zich niet dat de haringen aanspoelden op het strand waar ze met de blote hand konden gevangen worden. Mooie liedjes duren echter niet lang, de miraculeuze vangsten worden al spoedig zeldzamer. In 1949 neemt Camiel drie maanden verlof om zich aan zijn oude Paster Pypeschool voor te bereiden op het examen van "Schipper ter Zeevisserij 1e Klasse", examen waarvoor hij op overtuigende wijze slaagt. Camiel wordt opnieuw gezagvoerder op de 0.218. Onder de ongeveer dertig kandidaten die aan het examen deelnemen: Basiel Haelewycck, Maurice Cloet, Robert Verbiest, "Teur" Laplasse, Engel Butseraen, "Toone" Beyen en Georges Vilein.



J. Lauwereins, C. Cogghe, G. Lepeire en J. Ghys.

(3) De latere M942 van de Belgische Zeemacht



De visserijtechniek evolueert en moderniseert. De navigatiehulpmiddelen en deze voor de opsporing van de visbanken groeien uit tot een indrukwekkende verzameling elektronisch vernuft van ontstellende nauwkeurigheid. De hefboom voor de bediening van de omkeerkoppeling maakt plaats voor een klein hefboompje waarmee de hydraulische keerkoppeling van op afstand bediend wordt.

De visvangst kent hoogten en laagten. Men maakt goede en minder goede reizen, soms ook ronduit slechte. Camiel loopt in die tijd meerdere keren de thuishaven binnen met 10 ton tong aan boord. Als de tijd er is jaagt hij op haring.

Halfweg 1968 stopt Camiel met de visserij. De PATIENCE wordt verkocht. Hij vaart vervolgens een kleine twee jaar op de AVANTI II een Essotanker die voor de firma Aspeslagh tussen Antwerpen en Oostende pendelt.

Camiel verkent nu nieuwe horizons. In 1970 treedt hij in dienst van de baggerfirma Decloedt en Zonen als matroos. Hij maakt deel uit van de bemanning van de hopperzuiger VLAANDEREN I die bedrijvig is op de Vlaamse kust. Na drie maanden wordt hij stuurman en in 1975 wordt hij bevorderd tot kapitein. De firma werkt ook in Libië met de VLAANDEREN 14 waarop Camiel eerst stuurman en later kapitein wordt.

Het aflossen van de bemanningen gebeurt per vliegtuig: Zaventem, Zurich, Tripoli en dan moeten ze nog 800km vliegen met een tweemotorige Fokker om hun bestemming te bereiken. Hij zal bij de firma Decloedt in dienst blijven tot zijn opruststelling op 30 april 1982, jaar waarin zijn avontuurlijke en welgevulde loopbaan als zeeman een einde neemt.

Camiel Cogghe is drager van volgende militaire eretekens:

- Het "Zee-ereten" met volgend citaat:

*"Heeft zich vrijwillig voor de Belgische Sectie van de Royal Navy aangegeven waar hij sinds het begin der vijandelijkheden meer dan twee jaar goede en trouwe diensten heeft bewezen".*

- De "1939-45 Star".

- De "Atlantic Star".

- De "Defence Medal".

- De "War Medal 1939-45".

- De "Herinneringsmedaille van de Oorlog 1940-45 met twee elkaar kruisende bronzen ankers".

- De "Medaille van de Vrijwilliger 1940-45".

- Het "Oorlogskruis 1940 met palm" met volgend citaat:

*"Oorlogsvrijwilliger vanaf december 1940. Vervulde op bijzonder schitterende wijze zijn plicht in moeilijke en gevaarvolle omstan-*

*digheden gedurende mijnveegoperaties in de Noordzee en de Scheldemonding. Was steeds op de bres voor het vervullen der hem toevertrouwde opdracht. Plichtbeseffend kwartiermeester en een voorbeeld voor zijn minderen".*

- De "Naval General Medal Minesweeping 1945-51".

- De "Gouden medaille in de Kroonorde".

- De "Medaille van de militair, strijder van de oorlog 1940-45".

- De "Orde van Leopold II met twee gekruiste zwaarden met staafje 40-45 in zilver".

Camiel, Achiël Cogghe wordt aan de liefde van de zijnen ontrukkt te Oostende op 23 februari 1993, 72 jaar oud. Een goed en nederig mens, een schitterende zeeman die steeds handelde overeenkomstig de hoogste militaire en burgerlijke waarden en tradities van goed zeemanschap, een goede echtgenoot en vader is niet meer. Ik beschouw het als een voorrecht dat ik zijn vriend mocht zijn. Wij blijven hem gedenken.

Tekst: R. Weise

Foto's: J. Geldhof en Archief Neptunus

### Bronnen:

#### Bibliografie

- "Les Ancêtres de notre Force Navale" van Louis Leconte, ereconservator van het Koninklijk Legermuseum, lid van de Marineacademie.
- Contactblad Vrije Visserijschool "Paster Pye", nr.8 van april 1986.
- "De Oostendse Visserij", Roland Desnerck, blz. 147.
- Familiearchief van de familie Cogghe.



# IL Y A 20 ANS S'ACHEVAIT LA GUERRE DU BOUT DU MONDE

Le 14 juin 1982 Mme Thatcher, Premier ministre de Sa Majesté britannique, annonçait la victoire de la Grande-Bretagne sur l'Argentine à l'issue de la guerre de 74 jours ayant eu pour théâtre les lointaines îles Falkland aussi appelées malouines. Un conflit éprouvant pour les Britanniques en raison de la distance de 11.511 km entre les bases de la métropole et le champ de bataille : des arpents de terre aride où paissent des milliers de moutons.

Le 14 mars 1982 le gouvernement de Buenos-Aires donnait ordre à l'amiral Anaga d'occuper le territoire ingrat de la Géorgie du Sud défendu par quelques dizaines d'Anglais. Le 2 avril le général Menendez occupait le principal centre des îles Falkland: Port Stanley. Sous la menace des 7.500 hommes du général Garcia, le gouverneur du général Hunt avait été acculé à la reddition.

## La riposte britannique

Le 3 avril l'ONU exigeait le retrait des îles des forces argentines. Le général Galtieri, chef de la junte militaire au pouvoir à Buenos-Aires, fit la sourde oreille. Il pratiqua la politique du fait accompli si bien réussie 42 ans plus tôt par le führer Adolf Hitler. Après la multitude de protestations diplomatiques, Galtieri croyait que l'affaire se terminerait dans les oubliettes de l'histoire. C'était mal connaître l'adversaire. Mme Thatcher, héritière spirituelle de Winston Churchill, fit en 1982 une démonstration d'une force de caractère comparable à celle déployée en 1940 par son illustre prédécesseur. Malgré l'éloignement et les tempêtes de mers généralement démontées, la Royal Navy, la Royal Air Force, les Royal marines



et les unités terrestres de Sa Majesté la Reine, allaient infliger aux Argentins une cinglante défaite, au prix de sacrifices matériels énormes, de pertes humaines fort heureusement très limitées: 258 hommes. Mais huit unités navales dont 2 destroyers

et 2 frégates furent perdues. Parmi les destroyers, le Hms Sheffield mortellement touché par un missile Exocet. La majeure partie des membres de l'équipage fut recueillie par la frégate Arrow. Le bâtiment endommagé fut pris à la





remorque et reconduit en Angleterre mais sombra au cours d'une violente tempête. Parmi les rescapés: M. Bob Chambers, l'actuel chairman de la British Legion Antwerp Branch. La Royal Air Force perdit 10 avions et 25 hélicoptères.

## Les pertes argentines

Les pertes argentines furent beaucoup plus sévères, notamment le croiseur Belgrano (332 disparus, 730 rescapés), le sous-marin Santa Fe et huit autres unités navales ainsi qu'une centaine d'avions. Les pertes humaines se limitèrent à environ 1000 hommes. Le général García conquiert les îles avec 7.500 hommes. Le général Menendez qui fut proclamé gouverneur au nom du gouvernement de Buenos Aires disposait au moment de sa capitulation de 11.511 hommes.



Feu le capitaine de frégate Roger Planchar est l'auteur d'un des meilleurs ouvrages sur la guerre des Falklands. Son livre intitulé "La guerre du bout du monde" a été édité par Denoël à Paris et précise les raisons pour lesquelles les Britanniques consentirent des efforts considérables pour la reconquête des lointains arpentés de terre de ces îles, peuplés de moutons et de pingouins, où il n'y avait au moment de l'invasion argentine que 1850 sujets de



Sa Majesté. Les îles Falkland constituent la base principale de tout le dispositif britannique dans l'Antarctique et comportent une importante réserve de minerais et peut-être de pétrole. Le contrôle des îles commande le passage sud entre les océans Atlantique et Pacifique. Une possibilité précieuse si d'autres routes étaient barrées.

## Le prestige britannique

Le gouvernement de Londres ne pouvait céder sous l'outrage du fait accompli par un gouvernement fascisant, alors que le Royaume-Uni honore le principe selon lequel toute agression provoquée pour soutenir des revendications territoriales doit être bannie en démocratie.

Parmi les éléments qui favorisèrent la popularité de la réponse britannique à l'agression argentine, il convient de citer la présence à bord du Hms Invincible du prince Andrew,

fils puiné de la Reine et pilote d'hélicoptère Sea-king.

Cette guerre du bout du monde permit l'affrontement de techniques militaires avancées et du matériel le plus évolué depuis la guerre 39-45. Une fois encore le courage et la volonté du peuple britannique furent mis à contribution. Malgré le terrible handicap de la distance à parcourir pour venger l'honneur bafoué, les armées de Sa Majesté la Reine surent vaincre tous les obstacles avant d'abattre l'ennemi.

Le dame de fer Margaret Thatcher a justifié le bien-fondé de sa légende. Son obstination sut vaincre tous les embûches, et la Reine l'anoblit.

Quant à la junte militaire qui dictait sa loi à Buenos-Aires, elle fut balayée par la vindicte populaire.

P. Eygenraam

Iconographie: collection J.-C. Vanbostal





**les journées de la flotte**  
le vendredi 12, le samedi 13 et le dimanche 14 juillet  
dans la base navale de Zeebrugge

**navy days**  
on Friday July 12, Saturday July 13 and Sunday July 14  
at the Naval Base Zeebrugge

**vloot  
dagen 2002**  
marinebasis zeebrugge  
vrijdag 12, zaterdag 13 en zondag 14 juli

**Info**  
IMC H. Rubbens Tel: 050/55 82 78 Fax: 050/55 81 65 GSM: 0486/72 90 73  
E-mail: rubbens.h@navy.mil.be

De "Vlootdagen" zullen georganiseerd worden op 12, 13 en 14 juli 2002 in de Marinebasis van Zeebrugge.

De Marinebasis Zeebrugge is open voor het publiek op vrijdag 12, zaterdag 13 en zondag 14 Juli van 10h00 tot 18h00.

De schepen zullen toegankelijk zijn voor het publiek van 10h30 tot 12h00 en van 13h00 tot 17h30.

#### Deelnemende schepen

Belgische schepen: F910 Wielingen (Fregat), M924 Primula (Mijnenjager), A962 Belgica (Oceanografisch en opzoekingsvaartuig), A963 Stern (Kustwachtschip).

Buitenlandse schepen: HMS Kent (Brits fregat), HRMS Abraham van der Hulst (Nederlands fregat), Vulcain (Frans duikplatform), SPS Extremadura (Spaans fregat), schip van de Marokkaanse Marine, FGS Wiesel (Duits patrouillevaartuig), LPD San Giusto (Italiaans steunship), ORP Heweliusz (Pools hydrografisch schip), LNS Kursis (Litouwse mijnenjager).

#### Openbaar vervoer

Op 12, 13 en 14 juli organiseert de NMBS gratis stoomtreinritten tussen het station van Zeebrugge en de tijdelijke halte Zeebrugge - Marine ten behoeve van de bezoekers. In elk Belgisch station kunt u een voordelig B-dagtripticket (trein-tram) kopen en aan elke tramhalte van De Lijn een evenemententicket voor de kusttram met "Zeebrugge-kerk" als eindstop. Deze tramhalte bevindt zich op 150 meter van de Marinebasis. Bovendien kunt u met beide biljetten genieten van een gratis rondvaart op één van de Belgische marineslepen.

Les "Journées de la Flotte" seront organisées le 12, 13 et 14 juillet 2002 à la Base Navale de Zeebrugge.

La Base Navale sera accessible au public les vendredi 12, samedi 13 et dimanche 14 Juillet de 10h00 à 18h00 et les navires seront ouverts au public de 10h30 à 12h00 et de 13h00 à 17h30.

#### Navires attendus

Navires belges: F910 Wielingen (Frégate), M924 Primula (Chasseur de mines tripartite), A962 Belgica (Navire de recherche océanographique), A963 Stern (Patrouilleur)

Navires étrangers: HMS Kent (Frégate anglaise), HRMS Abraham van der Hulst (Frégate hollandaise), Vulcain (Bâtiment base de plongeur démineur français), SPS Extremadura (Frégate espagnole), Navire de la Marine marocaine, FGS Wiesel (Patrouilleur allemand), LPD San Giusto (Navire support italien), ORP Heweliusz (navire hydrographique polonais), LNS Kursis (Chasseur de mines lituanien).

#### Transports en commun

Les 12, 13 et 14 juillet, la SNCB organisera gratuitement la navette en train à vapeur entre la gare de Zeebrugge et Zeebrugge - Marine et ce pour les visiteurs des "Journées de la Flotte". Des tickets B-événements train-tram sont mis en vente dans chaque gare SNCB. Des tickets événements sont également disponibles à chaque guichet de la société de tramways De Lijn. L'arrêt du tram se trouve à 150 mètres de la Base Navale. L'achat d'un de ces tickets donne droit à une promenade portuaire en remorqueur de la Marine belge.



### Bezoek van de Vietnamese vice-minister van Defensie aan de marinebasis te Zeebrugge

Van 12 tot 15 maart 2002 bracht luitenant-generaal Nguyn Huy Hiêu, vice-minister van Defensie van de socialistische republiek Vietnam en vice-voorzitter van het Nationaal comité voor onderzoek en redding, op uitnodiging van onze minister van Defensie, de heer André Flahaut, een beleefdheidsbezoek aan België. Op 14 maart bracht de Vietnamese afvaardiging een bezoek aan de marinebasis van Zeebrugge. In het gezelschap van generaal-majoor Hougardy, divisiehoofd concept en planning - operaties en training, kon de vice-minister zich een duidelijk beeld vormen van het gehalte van onze inspanningen op het gebied van crisismanagement. Het bezoek werd afgesloten met een SAR-demonstratie door een helikopter van de basis van Koksijde en een lunch.

### Visite du Ministre de la Défense Vietnamienne à la base navale de Zeebrugge le 14/03/2002

Du 12 au 15 mars 2002, le Lieutenant général NGUYN HUY HIÊU Vice-ministre de la Défense de la République socialiste du Vietnam et Vice-président du Comité National pour la recherche et le sauvetage, a effectué, à l'invitation de Monsieur André Flahaut, Ministre de la Défense, une visite de courtoisie en Belgique. Le 14 mars 2002, la délégation vietnamienne se rendait à la Base navale de Zeebrugge afin d'y visiter les installations. Accompagné du Général-Major Hougardy, Chef de la Division concept et planning - opération et training, le Vice-ministre a pu se rendre compte de la teneur de notre action dans le domaine de la gestion de crise et de l'action de l'Etat en mer. La visite s'est clôturée sur une démonstration de SAR par un hélicoptère de la base de Koksijde et par un lunch.



Foto / photo: J. Camps

Flottielje Admiraal Goethals overhandigt enkele geschenken aan de Vietnamese vice-minister.

Remise de cadeaux par l'Amiral de flottille Goethals au vice-ministre vietnamien.

### Mijnenjager Primula ruimt Litouws mijnen-veld

Vanaf 21 tot 31 mei heeft de mijnenjager Primula vóór de kust van de Litouwse havenstad Klaipeda explosieven uit WOI en WOII opgeruimd. De Primula werkte er samen met mijnenbestrijdingsschepen uit de Baltische staten, Nederland, Frankrijk, Denemarken, Groot-Brittannië en Zweden in het kader van de operatie "Mine Clearance Operation Lithuania 2002".

### Le Chasseur de mines Primula nettoie un champ de mines en Lituanie

Le chasseur de mines Primula a procédé du 21 au 31 mai, à l'assainissement d'un champ de mines de la 1ère et 2ème guerre mondiale au large des côtes lituaniennes, devant le port de Klaipeda. Le Primula y était intégré au sein d'une escadre de chasseurs de mines hollandais, français, danois, britanniques, suédois et baltes dans le cadre de l'exercice "Mine Clearance Operation Lithuania 2002".



### Bezoek van de Stafchef van Koeweit aan de Mijnenbestrijdingsschool Eguermin te Oostende op 14/03/2002

Omstreeks 16.30 uur verwelkomde Fregatkapitein Vanden Haute, Hoofd Opleiding en Training, Generaal Al-Moemen, vergezeld door Admiraal Herteleer. De commandant wijdde het gezelschap tevens kort in



Generaal Al-Moemen en Admiraal Herteleer worden bij hun aankomst verwelkomd door Fregatkapitein Vanden Haute.

### Visite du Chef d'Etat-Major du Koweït à l'école de déminage Eguermin à Oostende le 14/03/2002

Le Capitaine de frégate Edwin Vanden Haute, directeur des Opérations et de l'Entraînement, a accueilli le 14 mars dernier le Général AL-Moemen, Chef d'Etat-major de l'armée koweïtienne. Il était accom-

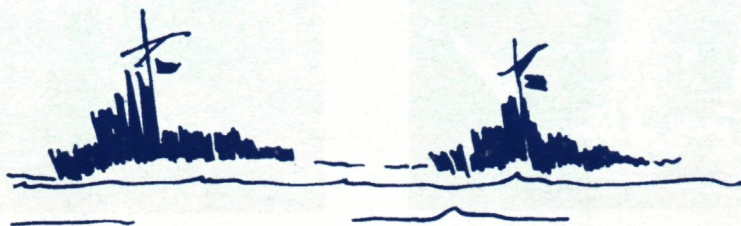
pagné de l'Amiral Willy Herteleer. Le commandant Vanden Haute fit une brève description du fonctionnement de l'école. Les invités visitèrent ensuite le simulateur de chasse aux mines pour lequel le général Al-Moemen montra un grand intérêt. Il se rendirent ensuite au "War-game" où se déroulait l'exercice annuel "Mine Warfare Staff Officer Course". L'hôte reçut également une explication concernant les différentes sortes de mines; l'orateur attacha un intérêt particulier à décrire les mines utilisées lors de la Guerre du Golfe. La visite se termina par la signature du livre d'or et par l'échange de présents.

*Foto's / photos: J. Camps*

over de werking van de school. Daarna volgde een bezoek aan de mijnenbestrijdingssimulator waarvoor Generaal Al-Moemen grote belangstelling toonde. Van hieruit ging het naar de Wargame, waar men de jaarlijkse Mine Warfare Staff Officer Course houdt. Tenslotte kreeg het gezelschap in de mijnenzaal uitleg over de verschillende soorten mijnen, in het bijzonder de exemplaren die tijdens de Golf-oorlog werden ingezet. Het bezoek werd afgerond met het tekenen van het gastenboek en het uitwisselen van geschenken.



Le Général Al-Moemen remettant un souvenir au Capitaine de frégate E. Vanden Haute.





## Oostende voor Anker - van 23 tot 26 mei 2002

Tijdens de 4 dagen waren er, ondanks het bar slechte weer, toch nog ca. 130.000 bezoekers. Het Russisch zeilschip Sedov was de grote afwezige van deze 3de uitgave; het keerde inderdaad terug naar zijn thuisbasis uit vrees voor inbeslagname.

Oostende voor Anker heeft de ambitie hét festival te zijn van de Noordzee, de scheepvaart, de visserij, de scheepsbouw, de yachting en de maritieme tradities en ambachten.

Voor de skippers en de bemanningen biedt deze gebeurtenis een unieke gelegenheid om ervaringen uit te wisselen en te delen. Voor het publiek is het een buitengewone kans om kennis te maken met de schepen en de zeelui.

Meer dan 80 schepen, allen afgemeerd langs de kaaien van het Mercator- en het Montgomerydok, waren van de partij. De Marine was present met de Zénobe Gramme en had er eveneens zijn P.R.-stand opgetrokken en zijn Neptunus-boetiek.

## Ostende à l'Ancre - 23 au 26 mai 2002

Ces 4 jours, marqués cette année par le mauvais temps, ont tout de même attiré près de 130.000 visiteurs. Le voilier russe Sedov, qui de peur d'être saisi a regagné son port d'attache, aura été le grand absent de cette 3ème édition.

Ostende à l'ancre se veut être le festival de la Mer du Nord, de la navigation, de la pêche, de la construction navale, du yachting, des traditions et de l'artisanat maritime. La manifestation coïncide avec l'ouverture de la saison des vacances.

Pour les skippers et les équipages cet événement est une chance unique d'échanger et de partager les expériences. Pour le public une chance exceptionnelle de lier connaissance avec les navires et les marins.

Plus de 80 navires ont finalement répondu présent et se retrouvaient amarrés le long des quais des docks Mercator et Montgomery. La Marine y avait envoyé le Zénobe Gramme et y avait dépêché un stand de Relations publiques et sa boutique Neptunus.

*Foto's / photos: P. Sandras et P. Hornez*





U zoekt een exclusief geschenk...  
Vous cherchez une idée de cadeau...

... het ideale adres: **Neptunus Boetiek**  
... l'adresse idéale: **Boutique Neptunus**

**Neptunus**  
**PB 17, 8400 Oostende**  
**Tel./Fax: 059/80.66.66**

**Wapenschilden in stock**  
**Crests en stock**



Ref.: WPS 00150/1

Ref.: WPS 00150/2



Ref.: WPS 00150/5



**Zo u het wapenschild van uw schip wenst,  
vraag ons om de lijst van de wapenschilden die wij kunnen bestellen  
(zowel van schepen in dienst als schepen die niet meer bestaan).**

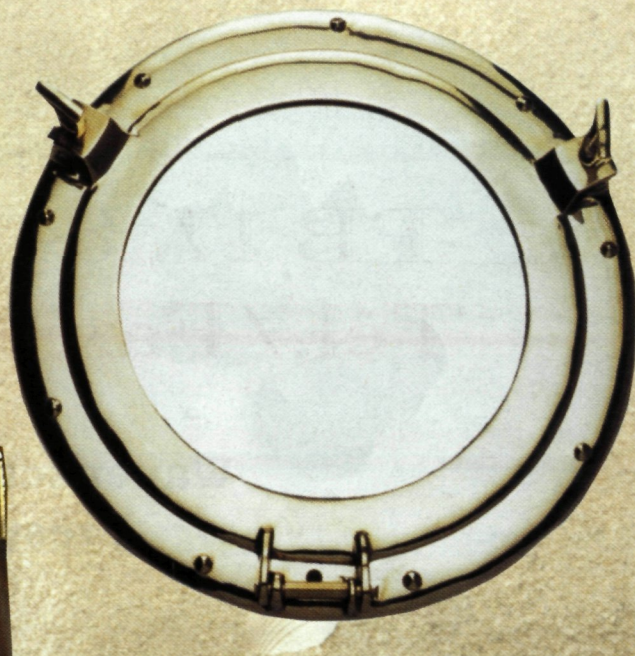
**Si vous désirez obtenir le crest de votre navire,  
contactez-nous afin d'obtenir une liste des crests  
qui peuvent être commandés  
(navires en service ou n'existant plus).**





**Scheepsbel**  
**Cloche de bord**  
 Ø 10 cm  
 Ref.: JRP 00329

**Patrijspoortspiegel**  
**Miroir hublot**  
 Ø 30 cm  
 Ref.: JRP 00174



**Boekensteun**  
**Serre-livres**  
 Ref.: LIT 00386



**Tabaksdoos**  
**Tabatière**  
 L. 9 cm  
 Ref.: JRP 00287

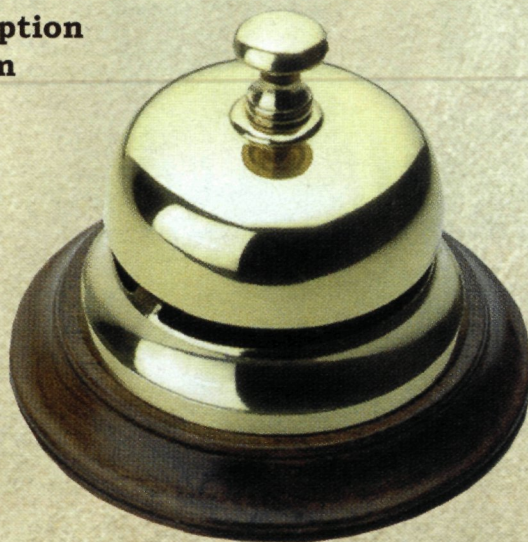


**Bootsmansfluit**  
**Sifflet de bosco**  
 H. 11 cm  
 Ref.: JRP 00115

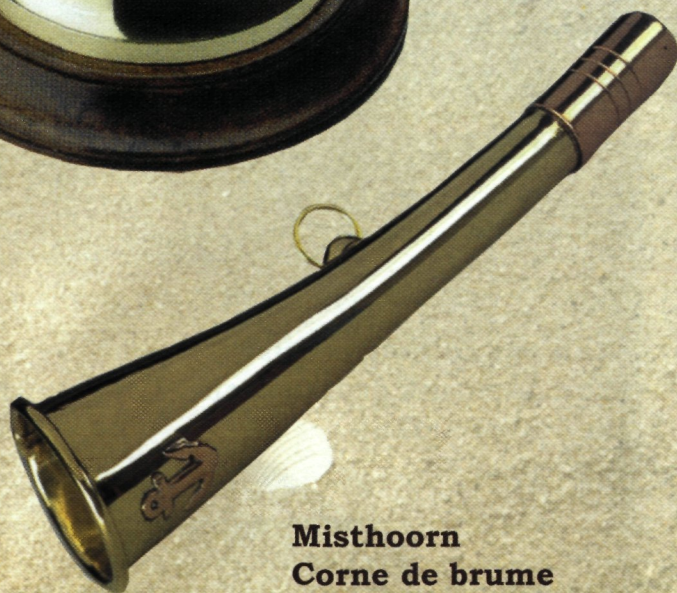




**Receptiebel**  
**Sonnette de réception**  
 H. 10 cm Ø 13 cm  
 Ref.: JRP 00181



**Tafelbel**  
**Cloche de table**  
 H. 15 cm  
 Ref.: JRP 00290



**Misthoorn**  
**Corne de brume**  
 L. 15 cm  
 Ref.: JRP 00171



**Servetringen**  
**Ronds de serviette**  
 Set/4 H. 3 cm  
 Ref.: JRP 00193



**Rummaatje**  
**Mesure de rhum**  
 H. 5 cm  
 Ref.: JRP 00104



**Klapasbak**  
**Cendrier à couvercle**  
 Ø 6,5 cm  
 Ref.: JRP 00160







**Aansteker Zippo Stern**  
**Briquet Zippo Stern**  
 Ref.: FIR 00344

**Aansteker Zippo Kamina**  
**Briquet Zippo Kamina**  
 Ref.: FIR 00343



**Kompas in houten kist**  
**Compas dans étui en bois**  
 Ref.: JRP 00134



**Rummaatjes**  
**Boujarons**  
**Set van/de 4**  
**JRP 00173**



**Zakmes**  
**Canif**  
 Ref.: IGO 00369

**Aansteker "14-18" (Replica)**  
**Briquet "14-18" (Réplique)**  
**H. 8,5 cm**  
 Ref.: JRP 00103

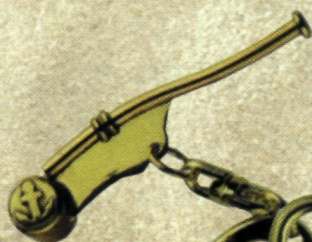




**Houten sleutelhangers**  
**Porte-clefs en bois**  
**Ref.: ION 00368**



**Koperen sleutelhangers**  
**Porte-clefs en cuivre**  
**JRP 00195**



**Stylo en pen in houten doos**  
**Stylo et porteplume en boîte de bois**  
**Ref.: EGF 00237**





**Badge Marine**  
**Ref.: DIV 00105**

**Damessjaal in blauwe zijde**  
**Foulard en soie bleu**  
**Ref.: LAU 00338**



**Verzilverde hangertjes**  
**Pendentifs argentés**

**Ref.: JRP A**



**Ref.: JRP K**



**Ref.: JRP G**



**Ref.: JRP B**



**Ref.: JRP D**



**Ref.: JRP C**



**Ref.: JRP I**



**Ref.: JRP E**



**Ref.: JRP H**



**Ref.: JRP J**



**Documententas**  
**Serviette-documents**  
**Ref.: EGF 00388**





**Deurstop**  
**Cale porte**  
**H. 35,5 cm Ø 14 cm**  
**Ref.: JRP 00354**



**Boei**  
**Bouée**  
**Ø 35 cm**  
**Ref.: LED 00309**



**Zeilboot**  
**Voilier**  
**H. 62 cm**  
**Ref.: LIT 00401**



**Kapitein**  
**Capitaine**  
**H.: 32 cm**  
**Ref.: LIT 00367**



Ref.: BUY 00307/A



Kapstok beer  
Porte-manteau ours

Ref.: BUY 00307/B



Ref.: BUY 00307/D



Knuffelbeer Max  
Ours en peluche Max  
H. 30 cm  
VAC 00161

Ref.: BUY 00307/C

Ref.: LIT 00378/B

Ref.: LIT 00378/D

Humoristische marinier  
Marin humour  
H. 20 cm



Ref.: LIT 00378/A

Ref.: LIT 00378/C



Marinebeertje  
Ours marin  
H.: 10 cm  
DUP 00399



Potlood "Zeeman"  
Crayon "Matelot"  
Ref.: JRP 00178



Zeilbootje  
Voilier  
H. 11 cm  
LIT 00402





## Bevelsoverdrachten - Remises de commandement

### M924 PRIMULA

De officiële bevelsoverdracht van de Primula had plaats op 26 april in de Marinebasis van Zeebrugge. LTZ Peter Scheirlinkx nam het bevel van de mijnenjager over van 1LV Philippe Herman.



La cérémonie de mise en place du nouveau commandant du Primula qui se déroula le 26 avril dernier, avait pour cadre la base navale de Zeebruges. C'est le LTZ Peter Scheirlinkx qui a repris le commandement du chasseur de mines du 1LV Philippe Herman.

Van links naar rechts:

1LV Herman, ADF Goethals, KTZ Vanhaekendover, LTZ Scheirlinkx.

De gauche à droite:

1LV Herman, ADF Goethals, KTZ Vanhaekendover, LTZ Scheirlinkx.

Foto /photo: [www.mil.be](http://www.mil.be)

### M922 MYOSOTIS

Op 28 maart vond de bevelsoverdracht plaats aan boord van de Myosotis. Luitenant-ter-zee 1ste klasse M. Abeloos droeg het bevel over aan Luitenant-ter-zee 1ste klasse M. Evrard die als nieuwe bevelhebber werd aangesteld.

C'est le 28 mars qu'eut lieu la cérémonie de remise de commandement à bord du Myosotis. Le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe M. Abeloos cède sa place au Lieutenant de vaisseau de 1ère classe M. Evrard qui se voit investi dans sa nouvelle fonction de commandant.

Van links naar rechts:

1LZ Evrard, Flottielje Admiraal Goethals, Kapitein-ter-zee M. Van Haekendover en 1LZ M. Abeloos

De gauche à droite:

1LZ Evrard, Amiral de flottille Goethals, Capitaine de vaisseau M. Van Haekendover et 1LZ M. Abeloos.



Foto / photo: J. Camps



## F911 WESTDIEP

De plechtige bevelsoverdracht van het fregat Westdiep had plaats op 12 april. Fregatkapitein Hofman droeg het bevel over aan Fregatkapitein Pynoo.

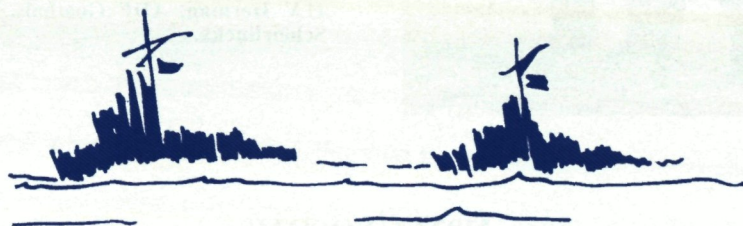
La cérémonie de remise de commandement de la frégate Westdiep eut lieu le 12 avril. Le Capitaine de frégate Hofman remettait ses fonctions au Capitaine de frégate Pynoo.



De gauche à droite: Amiral de flottille Goethals, CPF Pynoo, Lieutenant général Van Remoortel et CPF Hofman.

Van links naar rechts: Flottielje Admiraal Goethals, CPF Pynoo, Luitenant-generaal Van Remoortel en CPF Hofman.

*Foto / photo: Marine*



## A962 BELGICA

Op 18 april, aan boord van de Belgica, geeft Luitenant-ter-zee 1ste klasse P. Velghe het roer door aan Luitenant-ter-zee 1ste klasse J. Dujardin.

Le 18 avril, à bord du Belgica, le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe P. Velghe a passé la barre au Lieutenant de vaisseau de 1ère classe J. Dujardin.

Tijdens de aanstelling van de nieuwe commandant, van l.n.r.: 1LZ P. Velghe, Flottielje Admiraal Goethals en 1LZ J. Dujardin.

Lors de l'intronisation du nouveau commandant, de g. à d.: 1LZ P. Velghe, Amiral de flottille Goethals et 1LZ J. Dujardin.



*Foto / photo: D. Henrard*



## Grootse feesten in de Haven van Brussel op 1 juni in aanwezigheid van Prins Laurent

De Marine was eens te meer present in de haven van Brussel ter gelegenheid van de "Dag van de Havenfeesten". Onze sleper Zeemeeuw evenals het franse marineschip l'Acharné waren van de partij. Onze dienst Public relations was aanwezig met een stand die ditmaal vooral gericht was op Communicaties, Neptunus en knopen. De ambiance werd verzekerd door de leden van het Korps van Torpedisten en Zeelieden, die begeleid werden door de Koninklijke Muziekkapel van de Marine. Bij de start van de festiviteiten had de doopplechtigheid plaats van de zeilboot T Service Interim die, onder de vlag van Regio Brussel-Hoofdstad, eerstdaags zal deelnemen aan de Ronde van Frankrijk voor zeilboten.

## Les festivités du Port de Bruxelles le 1er juin en présence du Prince Laurent

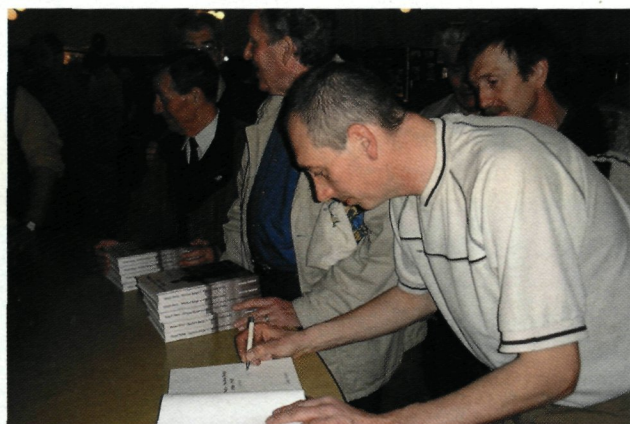
La Marine était présente au Port de Bruxelles à l'occasion du "Jour de Fête au Port". Notre remorqueur Zeemeeuw et l'Acharné de la Marine française y avaient été détachés et les stands traditionnels étaient présents: les Relations publiques avec une exposition axée cette année sur les Communications, Neptunus et les noeuds. L'ambiance était assurée par les parades du Corps des Torpilleurs et Marins, accompagnés de la Musique Royale de la Marine. La fête démarra par le baptême du voilier T Service Interim qui participera bientôt au Tour de France à la voile sous les couleurs de la Région de Bruxelles-Capitale.

## "Royal Navy-Section belge in focus"

Er was heel wat volk op de been in de Marineclub te Oostende ter gelegenheid van de officiële presentatie van het fotoboek van Johnny Geldhof, te meer daar tegelijkertijd een tentoonstelling plaats had van diverse documenten toebehorend aan de auteur die het leven van de leden van de Belgische sectie van de Royal Navy afbeelden. Wij staan erop Johnny te huldigen voor zijn jarenlange inspanningen en zijn onverdroten inzet om de rol van deze pioniers van onze Marine in de kijker te zetten. Dit boek sluit overigens perfect aan op zijn eerste werk "De strijd op zee" en zal voorzeker tegemoet komen aan de wens van de 'anciens' die zich niet terugvonden in het eerste boek.

## "Royal Navy-Section belge in focus"

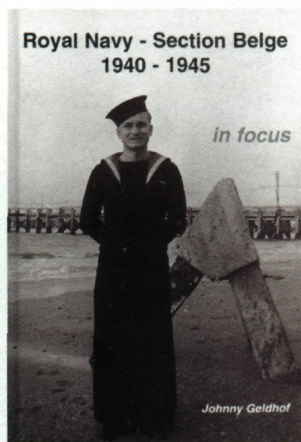
Beaucoup de monde au Marineclub à Ostende pour la présentation officielle de l'ouvrage photographique de Johnny Geldhof, une présentation qui était couplée à une exposition de pièces de la collection de l'auteur retraçant la vie des membres de la Royal Navy-Section belge. Nous nous devons de rendre hommage à Johnny qui depuis de nombreuses années s'investit afin de faire sortir de l'ombre l'oeuvre accomplie par les pionniers de notre Marine. Ce livre est la suite logique de son premier ouvrage "De strijd op zee" et comblera ainsi les anciens qui n'avaient pas eu la chance de se retrouver dans le premier ouvrage.



Johnny tekent zijn boek.

Johnny lors de la séance de dédicaces.

Foto / photo: J.-C. Vanbostal



Te noteren dat beide boeken kunnen gekocht worden via Neptunus tegen de prijs van 25 euro (per boek).

Ces deux livres sont toujours disponibles auprès de Neptunus au prix de 25 euro/pièce.



### Statutaire vergadering van de Belgische sectie van de Royal Navy

Laat ons vooral onze pioniers niet vergeten! Dat zou in een notendop de boodschap kunnen geweest zijn van hen die op 14 april jl. in de Marineclub deelnamen aan de jaarvergadering van de Belgische sectie van de Royal Navy. Het is inderdaad zo dat zij die nu in actieve dienst zijn bij de Marine in beslag genomen zijn door hun operationele taken en hun gezinsleven en aldus geneigd zijn om het verleden te vergeten. Nochtans, zonder die Belgen die destijds naar Engeland vertrokken zijn om er de Belgische sectie van de Royal Navy op te richten, zou onze Marine misschien niet eens bestaan of althans niet onder haar huidige vorm.

### Assemblée statutaire de la Royal Navy- Section belge

N'oublions pas nos pionniers! Tel aurait pu être le message de ceux qui se rendaient le 14 avril dernier à l'assemblée statutaire de la Royal Navy-Section belge au Marineclub à Ostende. En effet, accaparé par le programme opérationnel de notre Marine et par leur vie privée, le personnel d'active de la Marine a un peu trop tendance à oublier le passé. Or, force est de constater que sans les premiers Belges partis en Grande-Bretagne pour y créer une section belge de la Royal Navy, notre Marine actuelle n'existerait peut-être pas aujourd'hui ou du moins sous une autre forme.

Foto / photo: J-C Vanbostal



Een groepsfoto genomen na het neerleggen van een bloemenkrans aan het gedenkteken van de Belgische sectie van de Royal Navy.

Une photo de groupe après le dépôt d'une gerbe à la plaque commémorative de la Royal Navy Section belge.

### Ere-Eerste meester-chef

Aan Maurice Michielsens werd de graad toegekend van Ere-Eerste meester-chef; dit gebeurde in aanwezigheid van Divisieadmiraal M. Hellemans, de heer P. Breyne, gouverneur van de provincie West-Vlaanderen en de heer P. Moenaert, burgemeester van Brugge. De plechtigheid had plaats op 12 april jl. op het Upperdeck van de kazerne te St.-Kruis.

### Premier maître-chef d'honneur

Maurice Michielsens s'est vu octroyer le grade de Premier-maître chef d'honneur et ce en présence de l'Amiral de division M. Hellemans, de Mr P. Breyne, Gouverneur de la Province de Flandre Occidentale et de Mr P. Moenaert, Bourgmestre de Bruges. La cérémonie se déroulait le 12 avril à l'Upperdeck de la caserne de Sainte-Croix.



Foto / photo: Marine

Van l. n. r.: Divisieadmiraal M. Hellemans, Dhr. M. Michielsens en Dhr. P. Moenaert, burgemeester van Brugge.

De g. à d. Amiral de division M. Hellemans, Mr M. Michielsens et Mr P. Moenaert, Bourgmestre de Bruges.



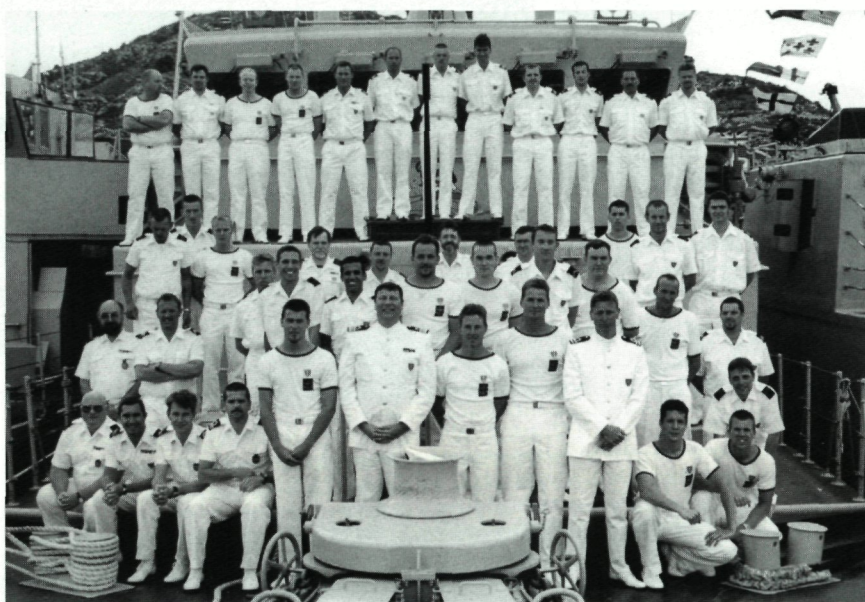
# BEVELSOVERDRACHT bij MCMFORSOUTH

## Het jongste permanente NAVO-eskader

Op 25 maart vertrok de LOBELIA, onder bevel van 1LZ Pascal Depoorter voor een campagne van 13 weken naar de Middellandse Zee. Na een korte tussenstop in de Spaanse haven Cadiz werd het snel duidelijk dat de transit naar Italië een zware dobber zou worden met de wind op kop en golven tussen 6 à 7 meter. Desondanks vervoegde onze mijnenjager zoals gepland het permanente NAVO mijnenbestrijdings-eskader MCMFORSOUTH in de Italiaanse marinebasis La Spezia op 4 april.

Samen met het eskader hield de LOBELIA tussen 5 en 16 april oefeningen met de Italiaanse Marine, een weekje mijnenjacht en talloze zeemansschappelijke oefeningen, testruns op de NAVO Range, een bezoek aan SACLANTCEN en aan het Italiaanse NBCD Trainingscentrum. Op 17 april zette MCMFS koers naar Palma de Mallorca. Tijdens deze transit kregen de bemanningen de kans om enkele cross-polls uit te voeren. Na een "touch & go" stop in Palma nam het vlootverband samen met een 20-tal andere mijnenbestrijdingsschepen nog deel aan een Spaanse Minex vooraleer Cartagena (Spanje) binnen te lopen voor een onderhoudsperiode van 27 april tot 8 mei.

Op 3 mei vond hier ook de bevelsoverdracht plaats. In aanwezigheid van de Spaanse Minister van Defensie Federico Trillo-Figueroa, Vice-Admiraal Luigi Lillo (COMNAVSOUTH) en talrijke nationale gezagsdragers en hoge NAVO-Stafofficieren droeg de Turkse KTZ Ahmet Nyiazi Senol het bevel over aan zijn Spaanse collega KTZ Fernando Lista Blanco. De



Belgische Marine was vertegenwoordigd door Flottielje Admiraal Willy Goethals, Hoofd Operationeel Commando. In zijn hoedanigheid van Plaatsvervangend Admiraal BENELUX (DABNL) vertegenwoordigde Admiraal Goethals ook de Nederlandse Marine. Deze laatste heeft momenteel geen schip toegewezen aan MCMFORSOUTH maar levert sinds oktober 2001 de Principal Staff Officer (PSO) - Lt.Cdr. Maja Trommelen.

Enkele dagen na de Change of Command zette het vlootverband koers naar Casablanca, Marokko, voor een bezoek in het kader van het 'Mediterranean Dialogue Concept'. Van hieruit staken de schepen opnieuw de Middellandse Zee over ditmaal naar Malaga voor een Self Maintenance Period (SMP) van 17 tot 25 mei. Deze periode

langsij werd benut om de schepen klaar te maken voor deelname aan de gecombineerde maritieme NAVO-oefening DYNAMIC MIX/DAMSEL FAIR 02. Na deelname aan deze oefening detacheerde de LOBELIA op 8 mei van MCMFORSOUTH. Na een weekendje in Leixos, Portugal, liep de mijnenjager op 18 juni opnieuw de marinebasis van Zeebrugge binnen.

1LZ Depoorter is de geschikte persoon om eventuele verschillen tussen de 2 mijnenbestrijdingsschepen van de NAVO, MCMFN en MCMFS, toe te lichten. Onder zijn bevel was de LOBELIA eind 2001 ingedeeld bij het MCMFN eskader waarbij zij ondermeer deelnamen aan de mijnenbestrijdingsoperatie MCOPEST-01.

Het is de tweede maal sinds de oprichting van MCMFORSOUTH





### COMMANDERS MCMFORSOUTH

**27 Mei 1999 - 8 Mei 2000**

Cdr. Michele CASSOTTA, IN

**8 Mei 2000 - 14 Mei 2001**

Cdr. Ioannis GRAMMATIKATIS, HN

**14 Mei 2001 - 3 Mei 2002**

Capt. Ahmet Nyhazi SENOL, TN

**3 Mei 2002 - Mei 2003**

Capt. Fernando Lista BLANCO, SP

dat de Belgische marine een mijnenjager indeelt bij dit vlootverband. Toen dit 4e permanent vlootverband van de NAVO op 27 mei 1999 officieel inhuldigd werd in de Italiaanse marinebasis van La Spezia met de naam MCMFORMED was onze marine vertegenwoordigd door de BELLIS, onder het bevel van Raf De Bode (zie NEPTUNUS Oktober 1999, pag. 178). Op 3 september 2001 wijzigde de NAVO de naam in MCMFORSOUTH om te onderstrepen dat de inzetbaarheid van haar permanente vlootverbanden niet beperkt is tot een welbepaald gebied.

Het afgelopen jaar bezocht MCMFS 21 havens - van Tanger (Marokko) in het westelijke deel van de Middellandse Zee tot Poti (Georgië) in de Zwarte Zee, nam het deel aan 5 grote NAVO-oefeningen en 12 nationale en multinationale oefeningen. Het eskader bezoekt ook regelmatig havens in de landen die deelnemen aan het "Mediterranean Dialogue Concept". Zo meerden de schepen al af in Marokko, Malta, Tunesië, Georgië, Oekraïne en Slovenië.



### Met dank aan:

Flottielje Admiraal Willy GOETHALS

Hoofd OPERATIONEEL COMMANDO v/d MARINE

ILZ Pascal DEPOORTER - Commandant BNS LOBELIA

*G.A.H. Toremans*





# BALTISCHE STATEN kandidaat voor NAVO-LIDMAATSCHAP

**D**e drie Baltische republieken Estland, Letland en Litouwen, zijn kandidaat-leden bij de volgende ronde van de NAVO-uitbreiding. Omtrent hun lidmaatschap zal een beslissing genomen worden op de NAVO top in Praag, Tsjechië (12 - 13 november 2002). De Baltische staten zien een lidmaatschap bij de NAVO als een van de middelen om hun veiligheid en onafhankelijkheid te garanderen. Het opnemen van het trio binnen de Alliantie is niet alleen een bewijs dat de Koude Oorlog voorgoed voorbij is maar zal ook bijdragen tot de Europese veiligheid.

Na het terugwinnen van hun onafhankelijkheid in 1991 beslisten de regeringen van de drie Baltische staten zich kandidaat te stellen voor het bekomen van het NAVO-lidmaatschap. Vooraleer de leden van de Alliantie een toetreding in overweging nemen dienen aspirant-leden echter aan bepaalde voorwaarden te voldoen inzake NAVO-normen en de interoperabiliteit met de strijdkrachten van de Alliantie. Bijgevolg zagen de drie landen zich voor de uitdaging geplaatst hun land-, lucht- en zeestrijdkrachten naar Westerse normen te organiseren. Om de kandidaat-leden te begeleiden bij hun integratie staan er verschillende programma's ter beschikking die de drie Baltische staten helpen hun strijdkrachten op een zodanig niveau te brengen dat zij zonder teveel moeite kunnen deelnemen aan de NAVO multi-laterale trainingen, vredesondersteunende en reddingsoperaties. Deze programma's zijn:

- het Membership Action Plan (MAP)
- het Planning and Review Progress project (PARP)
- het Individual Partnership Program (IPP)



Van links naar rechts: Kolonel R. Graube, Commander National Armed forces Admiraal G. Zeibots en Kapitein-ter-zee I. Lesinskis Cinc Latvian Navy.

- meetings, conferenties, workshops en het volgen van cursussen in de NAVO-landen.

Eind 2000 legden de Baltische staten een gedetailleerd rapport voor aan de NAVO-leden. Het rapport, met de resultaten van hun herstructureeringen, werd positief onthaald. Het spreekt voor zich dat hun strijdkrachten niet op hetzelfde niveau kunnen staan als die van de Europese lidstaten die al geruime tijd bij de NAVO zijn. Maar als men terugblijkt op het voorbije decennium kan men stellen dat het trio een tamelijk hoog operationeel peil bereikt heeft in een redelijk korte tijdspanne.

We zullen een kijkje nemen hoe de marines van Estland, Letland en Litouwen zich voorbereiden op hun eventuele NAVO-lidmaatschap. We starten met de Marine van Letland - de LR Juras Speki - naar aanleiding van haar 10e verjaardag. 11 april 1992 wordt beschouwd als de wedergeboorte van de Letse Marine.

Om deze verjaardag meer luister bij te zetten organiseerde de marine tussen 10 en 14 april verschillende evenementen met als hoogtepunt de vlootparade op 11 april in de Baai van Riga.

Bij haar oprichting bestond de marine uit 4 voormalige vissersschepen gebouwd in de jaren 70 en omgebouwd tot patrouilleschepen in 1992. Het eerste schip dat de Letse marinevlag hees was de Sams, een Segaklasse visserijship. De Zweedse Marine transfereerde in 1993 een van haar KBV-244 klasse vaartuigen. In augustus 1993 kreeg Letland drie voormalige Oost-Duitse OSA-I klasse snelboten van West-Duitsland, alsook 2 Kondor-klasse mijnenvegers. Eind van datzelfde jaar werden er nog 4 ex-Zweedse KBV-244 klasse schepen, vier kleine patrouillebootjes en een Poolse sleepboot van de Goliath-klasse aan de vloot toegevoegd. Het daaropvolgende jaar transfereerde Noorwegen 1 Storm-klasse patrouilleboot





Viesturs (Letland).

en van Finland ontving de marine de ijsbreker Varma. De marine kreeg een mijnenjachtcapaciteit vanaf juni 1999 met de transfer van de ex-Duitse Lindau-klasse Volkingen, hernoemd tot Namejs. Vanaf 1992 opereerde de vloot vanuit de enige marinebasis in Liepaja. In 1995 en 1996 werden er nog 2 nieuwe bases geopend respectievelijk in Riga en Ventspils. Amper in 10 jaar tijd slaagde Letland erin haar marine van een 'zero baseline' niveau tot een opmerkelijk operationeel peil te brengen. In juli 1999 voerde de regering een algemene herstructurering door. De marine werd opgesplitst in 2 districten: Bolderaja (Riga) in het noordoosten en Liepaja in het zuiden.

De vloot opereert vanuit de 3 marinebases Bolderaja, Liepaja en Ventspils en bestaat uit een Warship Flottielje. Liepaja is de basis voor een mijnenvegeskader en een kustwachtdivisie. Bolderaja en Ventspils fungeren als basis voor een kustwachtfloottielje. De logistieke divisie heeft haar hoofdkwartier in Liepaja en 2 sub-eenheden in Riga en Ventspils. De Radiotechnische Divisie, in Ventspils, bestaat uit 11 radarstations, 3 informatiecentra waarvan er 2 dienen als commando-centrales.

De voornaamste eenheden van de marine zijn de 2 ex-Oost-Duitse Kondor-II klasse mijnenvegers Viesturs en Imanta, de ex-West-Duitse Lindau-klasse mijnenjager

Namejs en de 3 voormalige Noorse Storm-klasse patrouilleboten Bulta, Linga en Lode. Met deze schepen neemt de Letse Marine regelmatig deel aan multi-nationale oefeningen zoals US BALTOPS, AMBER SEA, Coop JAGUAR, OPEN SPIRIT, Coop VENTURE en de MCO-operaties. De 11 schepen van de Kustwacht zijn voornamelijk ex-Russische en Zweedse eenheden. In oktober 2001 besliste de regering om alle kustwachttaken te centraliseren en onder de bevoegdheid van de Sea Border Guard te plaatsen. Momenteel zijn er 2 kustbewakingssystemen in dienst - een in Jurmalci en een in Ventspils en twee nog in aanbouw te Ovici en Kolka. Sinds 1998 neemt de marine actief deel aan het BALTRON-project (zie Neptunus April 2001, pagina 14). Initieel opgericht als een mijnenbestrijdingseskader is BALTRON ondertussen uitgegroeid tot een volwaardige trainingsinstelling. Tri-nationale scholen en opleidingscentra zijn ondertussen opgericht: de Communicatieschool in Tallinn (opgericht in 1998), de Baltische Duikersschool en de MCM school in Liepaja (respectievelijk geopend op 5 september 2001 en december 2000). Er bestaan ook nog plannen om een Baltisch MCM onderhouds- en herstellingscentrum te bouwen. De 3 staten streven ernaar om in de nabije toekomst hun trainingscentra en scholen samen te brengen in één tri-nationale instelling.

Personeelssterkte bedraagt 800, inclusief 300 manschappen kustwachtpersoneel. Tot voor enkele jaren had de Letse Marine een tekort aan degelijk opgeleid personeel maar daar is ondertussen al verbetering in gekomen. Op het vlak van rekrutering zijn er geen problemen omdat de marine goede opleidingen, interessante jobs en een goede verloning biedt zodat veel jongeren voor een loopbaan bij de marine kiezen. Kandidaat officieren en -onderofficieren krijgen opleidingen aan de Nationale Defensie Academie, de Technische Universiteit van Riga en Marineacademies in Denemarken, Zweden, Duitsland

## LETLANDSE MARINE

### Commander-in-Chief of the Navy

Captain Ilmars LESINSKIS  
(as of 17/09/1999)

### Acting C-in-C (Aug. 01 - July 02)

Cdr.(sg) Andrejs ZVAIGZNE

### Patrouilleschepen

3 Storm-class PCF (ex-Denemarken)

*Bulta, Lode, Linga*

2 Osa-I-class PCF  
(ex-Oost-Duitsland)

*Zibens, Heidrich Dor*

2 Ribnadzor-4 class PC

*Spulga, Cometa*

5 KBV 236-class PB (ex-Zweden)

*Kristaps, Gaisma, Ausma, Saule, Klints*

3 Harbour patrol Craft (ex-Rusland)

*Granata, KA-10, KA-11*

### Mijnenbestrijding

1 Lindau-class (ex-Duitsland)

*Namejs*

2 Kondor II-class  
(ex-Oost Duitsland)

*Viesturs, Imanta*

### Steunschepen

1 Goliat-class Diving Tender  
(ex-Polen)

*Perkons*

1 Nyryat-I class Tender (ex-Polen)

*Lidaka*



en Amerika. Gemiddeld is te allen tijde ongeveer ¼ van het marinepersoneel in opleiding of training. De opleiding van stafofficieren blijft nog wel wat problematisch maar in de nabije toekomst zullen zij binnenkort een opleiding volgen aan het nieuwe Baltisch Defensiecollege. Een aspect waaraan niet enkel de Letse Marine, maar ook de beide andere Baltische Marines wel extra aandacht moeten aan geven is de informatie-technologie. E-mail, database en internet zijn bij de meeste Westerse marines ingeburgerd maar slechts enkele Baltische schepen zijn met deze technologie uitgerust. Het zal een aanzienlijke inspanning vergen om alle schepen van deze technologie te voorzien.

Medio april 2002 maakte de regering haar middellange-projecten voor de marine bekend:

- de aanschaf van een commando/steunship voor haar MCMV's en patrouilleschepen. Hierover lopen er momenteel onderhandelingen met de Noorse Marine over een eventuele transfer van de mijnenlegger KNM Vale.
- nieuwe patrouilleboten (FPBs)
- modernisering van de Stormklasse patrouilleboten (PCs)
- aanschaf van nieuwe invloedsveegtuigen, tele-geleide MCM-drones, mijnenjachtsystemen en wapensystemen.

Het defensiebudget bedraagt momenteel 2% van het BNP (165.4 milj. Euro), waarvan 10.4% (17,20



Namejs (Letland).

miljoen Euro) toegewezen is aan de marine. Vermits het budget van de marine eerdere aan de lage kant ligt zal men waarschijnlijk afhankelijk zijn van 'donor'landen zoals Duitsland, Finland, Noorwegen, de US en Zweden. Op lange termijn sluit Cdr. Zvaigzne niet uit dat de marine haar eigen schepen zal ontwerpen en bouwen. Hij is ervan overtuigd dat zijn marine klaar is om de NAVO te vervoegen en haar taken binnen de Alliantie naar behoren uit te voeren. "We wachten met spanning de beslissing hieromtrent af". Commander Andrejs Zvaigzne, de 'ad interim' Stafchef van de Letse Marine, is ervan overtuigd dat zij een voldoende niveau bereikt heeft om zonder problemen haar taken

binnen de NAVO op te nemen en aan te tonen dat zij een volwaardige partner kan zijn.

In een volgend nummer van NEPTUNUS zullen we de marines van Estland en Litauwen onder de loep nemen.

#### Met dank aan:

Cdr. Andrejs ZVAIGZNE - 'acting' Commander-in-Chief LATVIAN NAVY

Mss. Iveta SKURSTENE - Press Secretary LATVIAN NAVY

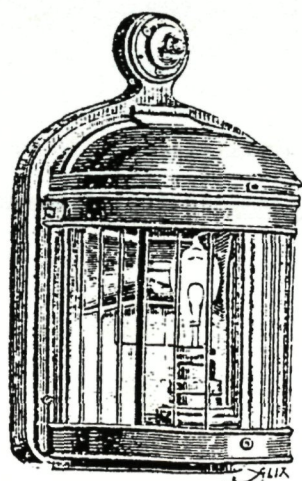
Foto's en tekst: G.A.H. Toremans





# La Marine, utilisatrice de la dynamo de Zénobe Gramme

**L**a mise en oeuvre de produits chimiques liquides dans des batteries de piles en vue de la production d'électricité à bord des navires, est incompatible avec les mouvements de la mer et les vicissitudes des combats. Les tentatives d'utilisation de la machine magnéto-électrique pour éclairer les navires furent décevantes; en cause le manque de régularité de l'intensité de l'alimentation. Exemple funeste en 1870: le yacht de Napoléon III, l'Hirondelle, qui, rentrant de nuit à Cherbourg, voit une importante partie de son étrave démolie contre le quai de la Grande Douane.

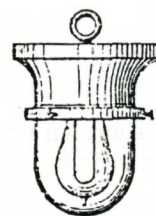


Fanal: installé dans les batteries et le poste d'équipage.

Les navires ne seront véritablement éclairés à l'électricité que grâce à la dynamo de Gramme, qui va équiper un nombre croissant de bâtiments importants. Des dispositifs

d'éclairage sont mis en oeuvre sur les navires. Les lampes et les porte-lampes sont plus robustes et mieux protégés selon leur destination fonctionnelle. Les porte-lampes et bougies subissent des adaptations pour être électrifiées. Les filaments des ampoules sont encore fragiles, les lampes sont protégées des vibrations dues aux machines et aux tirs d'artillerie du bord par l'interposition de rondelles de feutre à leurs points d'attache. Par souci d'isolation supplémentaire, les câblages sont installés sur des planches fixées aux cloisons.

Des lampes électriques sont raccordées dans les feux de route aux optiques réglementaires, conformément au Règlement international destiné

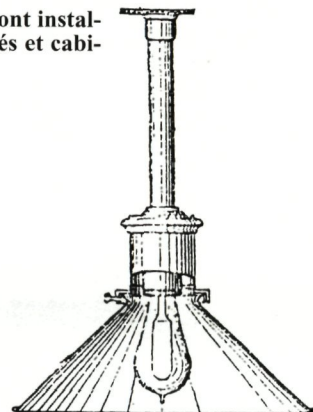
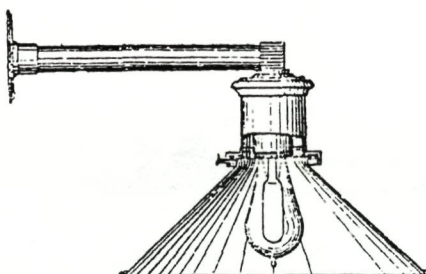


Lanternes: utilisées dans les coursives, soutes et chambres des machines.

à prévenir les abordages en mer: bâbord rouge, tribord vert, feu de tête de mât. Pour l'éclairage des ponts et la signalisation, des prises extérieures étanches sont prévues.

*R. Pierard*

Applique et lustre: ces appareils plus luxueux sont installés à bord des transatlantiques et dans les carrés et cabines des officiers.





## Le canal de Suez - Une étonnante application de la dynamo de Zénobe Gramme

Dès sa mise en service le canal connaît une telle saturation que la navigation nocturne est envisagée. A partir du 1er décembre 1885 la Compagnie du canal de Suez autorise la navigation de nuit, entre Port-Saïd et le km 54, aux bâtiments de guerre et navires postaux, à condition qu'ils soient munis des appareils suivants: à l'avant un projecteur électrique d'une portée de 1200 mètres, à l'arrière une lampe électrique capable d'éclairer un champ circulaire de 200 à 300 mètres de diamètre, et sur chaque flanc une lampe électrique avec réflecteur. Quant aux navires marchands, ils doivent attendre leur tour de jour, d'où importante perte de temps et donc d'argent. Aussi la P & O (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company) imagine-t-elle un dispositif ingénieux afin de permettre à ses navires de naviguer de nuit et de devancer ainsi leur tour de passage. Des "kits" sont embarqués à Port-Saïd et débarqués à Suez (ou inversement pour les navires rentrant en Europe); cet équipement amovible spécifique, astucieusement imaginé permettra de gagner de 18 à 20 heures sur la traversée du canal et fonctionnera à la satisfaction générale pendant des années.

Le matériel, construit par Saulter Lemonnier & Cie est composé des pièces suivantes: une dynamo Gramme à enroulement compound qui produit 75 ampères à une tension de 70 volts; un moteur Brotherhood qui actionne la dynamo en direct; un projecteur d'avant système Mangin de 45 ampères de 45 cm de diamètre (ce projecteur, placé à trois mètres au-dessus du niveau de l'eau, est actionné par un opérateur installé sur un caillebotis mobile disposé à l'étrave, d'où il communique par téléphone avec le pilote du navire à la demande duquel il dirige le faisceau lumineux-l'opérateur est également chargé de régler l'avancement des charbons de l'arc voltaïque du projecteur); deux feux de côté de 8 ampères chacun; un feu arrière de 14 ampères constitué d'une lanterne à optique divergente à champ circulaire; un coffre contenant les conducteurs lovés sur des tambours qui permettent d'alimenter les différentes sources de lumière.

La dynamo de Zénobe Gramme constitue donc à l'évidence l'élément essentiel du dispositif, qui n'aurait pu fonctionner à l'électricité chimique. Il n'est donc ni exagéré, ni cocardier, de prétendre que la dynamo de Gramme a permis la navigation nocturne sur le canal de Suez.

R.P.



in en rond de vismijn  
en het havengebied

# Oostendse & Visserijfeesten Openhavendag

zaterdag 7 september 2002

aanvang 10 uur ▶ gratis inkom

bezoek onze website:  
[www.openhavendag.be](http://www.openhavendag.be)  
[www.visserijfeesten.be](http://www.visserijfeesten.be)

## Programma

doorlopend van 10 tot 18 uur

### ▶ Visserijfeesten

*In en rond de Vismijn, het Visserijdok en de Hendrik Baelskaai*

- Demonstraties vissorten en -fileren
- Electronische visveiling
- Opendeur vishandels en bedrijven
- Scheepswerf, bouw replica
- Vlootshow vissersvaartuigen
- Infostanden, scheepsmakettes scheepsmodelbouwers
- Tentoonstelling "De Vlaamse visserij tijdens de oorlogsjaren"
- Maritieme antiek & curiosamarkt
- Folkloristische dansen
- Zeemanskoren, muziekbands
- Straatoptredens en animatie
- Maritiem café, Visbakkers
- Rommel- en brocantemarkt
- Oude ambachten
- Place du Tertre
- Kinderanimatie

19 u. - 21 u. Barbecue  
20 u. - 02 u. Bal Populaire

### ▶ Openhavendag

*Op haventerrein Oosteroever, rond Zeewezendok, Zwaaiakom, Natiënkaai, Cruisekaai*

- Tentendorp van bedrijven, verhandelde materialen
- Presentatie havenactiviteiten
- Fotoreportage zandwinning
- Rondritten naar containerterminal
- Opendeur bedrijven
- Demonstraties lossen en laden, lossen zandschip, betoncentrale
- Helikopterbeloeding
- Scheepvaartpolitie
- Bezoek aan ferryschepen
- Wrakkenberg
- Opstijgen luchtballon
- Muzikalen groepen, koren, folkloregroepen
- Openluchtcafé
- Kinderanimatie

Om de 30 min. veerdienst tussen Oosteroever en Montgommerydok

Info: 059 33 90 99 / 0496 26 68 73  
Fax: 059-32 04 46 / 059 50 51 95



# MARITIEM PANORAMA

## Resultaten in 2001 van de havens in de range Le Havre - Hamburg

**W**e bekijken dit jaar opnieuw de cijfers van de goederenoverslag in de West-Europese havens, namelijk die van de range Le Havre-Hamburg. In deze resultaten zullen we de weerslag kunnen nagaan, die de vertraging van de wereldeconomie en de aanslag van 11 september verleden jaar ook daar hebben veroorzaakt. Inderdaad, de helft van de havens in deze range gingen er op achteruit, dit in tegenstelling met de vooruitgang van het jaar ervoor.

We gaan van start met onze eigen havens. Antwerpen, na Rotterdam de 2de haven van Europa, kende een minieme achteruitgang van 0,4% met een totale goederenbehandeling van 130 mln ton. In de gegeven omstandigheden een behoorlijke prestatie. Het conventioneel stukgoed, zoals staal, fruit en woudproducten (dus niet gecontaineriseerde ladingen) ging achteruit. De daling van de overslag van droge bulk werd gecompenseerd door de toename van de vloeibare bulk. De containertrafiek was, de omstandigheden in acht genomen, toch een succes. Die groeide met 4,2%. Gemeten over de laatste 3 jaar steeg deze trafiek in Antwerpen met bijna een derde!

Zeebrugge kende een forse daling, te wijten aan het samengaan van verschillende negatieve factoren, die niets met de algemene economische toestand te maken hebben. Zo is eind 2000 de steenkooloverslag volledig weggevallen, terwijl door de liberalisering van de Europese energiemarkt de aanvoer van vloeibaar

gas met de helft is verminderd t.o.v. vorig jaar. Alhoewel de roro in z'n geheel daalde (-6,6%), bereikte de overslag van nieuwe auto's met zo'n 1.260.000 stuks weer een nieuw absoluut record! De haven werd op dit vlak nr. 1 in Europa en wellicht ook in de wereld. Zo daalde de totale trafiek in Zeebrugge met 9,6% tot 32,2 mln ton. Het succes met de nieuwe wagens niet meegerekend, was het een weinig succesvol jaar voor deze kusthaven.

De trafiek van Gent liep eveneens terug tot 23,4 mln ton of een daling met 2,4%. De overslag van vaste bulk daalde met 3,3% en de roro met 8,4%. De containerbehandeling steeg dan weer met 5%. Ook voor Gent een mager jaar!

In Oostende bleef de groei, die in 2000 werd ingezet, zich verder manifesteren. Ditmaal werd het een stijging van 25% tot 4,3 mln ton. Vooral het roro-vrachtverkeer deed het goed met een toename van 26%. Enkel het toeristenverkeer daalde, nl. met 27%, t.o.v. vorig jaar. Dit is het gevolg van de verminderde frequentie van de overvaarten tijdens de winterperiode en natuurlijk de harde concurrentie van Calais. Opnieuw dus een goed jaar voor de kleinste kusthaven.

Terwijl in Nederland het Noordzeekanaalgebied en Zeeland-Seaports vooruitgang boekten met respectievelijk 6,8% en 2,2%, kende de wereldhaven Rotterdam een verlies van 2,1%. De totale trafiek steeg er niet boven de 315,5 mln ton. Blijkbaar werd dit veroorzaakt door de economische recessie in Japan en de

Verenigde Staten, maar ook door de vertragingen in de containerbehandeling als gevolg van strengere controles. Daarenboven zou ook het kostenniveau in deze haven aan de hoge kant liggen, zodat men de tarieven voor de volgende jaren gaat bevrozen. De containerbehandeling kende er een daling met 3,8%, de roro met 9% en de vaste bulk met 5%. De aanleg van de tweede Maasvlakte dreigt door deze minder goede cijfers vertraging op te lopen.

Het Noordzeekanaalgebied (van IJmuiden tot Amsterdam) is actueel een van de snelst groeiende in Europa. De totale trafiek bereikte er 68,4 mln ton. De 2 belangrijkste groeiers zijn de kolen- (+5,8%) en de oliesector (+15,1%). Alleen de containeroverslag daalde met 7,5% en beperkte zich tot zo'n 723.000 ton. Amsterdam profileert zich ook meer en meer als een cruisehaven, met de aanloop in 2001 van 108 schepen.

De groei van Zeeland-Seaports was niet spectaculair: +2,2% tot 25,3 mln ton. Alle verschillende trafieken groeiden, met uitzondering van de vaste bulk die met 18% daalde. Het onder één noemer brengen van Vlissingen en Terneuzen werpt z'n vruchten af. Het vermijdt verspilling, het bespaart energie en brengt complementariteit met zich mee. De havenbesturen beschikken daarenboven aan de monding van de Schelde over grote reserves aan haventerreinen (in Terneuzen 1.000 ha en in Vlissingen 400ha).

Frankrijk telt 6 grote autonome havens: Duinkerke, Rouen, Le





Zicht op de dedicated terminal van de Zweedse rederij Wallenius-Wilhelmsen in de achterhaven van Zeebrugge. Deze reuze roro-schepen, die zo'n 5.000 à 6.000 auto's kunnen vervoeren, bedienen vanuit Zeebrugge de havens op de Oostkust van Noord- en Midden-Amerika en het Verre-Oosten. Zij dragen ertoe bij om deze haven nr. 1 in de wereld te maken voor de behandeling van nieuwe auto's.

Foto: H. Maertens

Havre, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux en Marseille. De globale trafiek ervan bedroeg in 2001 240 mln ton (-1,6%). Dat is minder dan de totale overslag van Rotterdam!

Le Havre behaalde verleden jaar een goed resultaat, rekening gehouden met de verzwakking van de wereld-economie. De overslag steeg er met 2,2% tot 69,5 mln ton. De containerbehandeling haalde 5,7% meer (in totaal 1.525.000 TEU), maar de behandeling van droge bulk kende hier ook een daling met maar liefst 21,3%. De passagierslijn op Portsmouth groeide met 3% tot 814.000 reizigers. De haven investeert nu in één van de grootste Europese havenuitbreidingen in jaren: nl. de realisatie van "Port 2000". Daardoor moet Le Havre toegankelijker worden voor containerschepen van 10.000 TEU. Er wordt een kaai-muur van 4,5 km gebouwd met een waterdiepte van 15,5 m. Ook het Belgische baggerbedrijf DEME voert er werken uit in combinatie met een Frans aannemersbedrijf en dit voor een bedrag van 15 mln euro.

Duinkerke kende in het voorbije jaar een klein verlies nl. 1,9%, zodat de totale overslag terugviel op 44,4

mln ton. Dit is vooral te wijten aan een verminderde aanvoer van droge en vloeibare bulk (voor elk zo'n 10%). Daartegenover maakte de roro-trafiek een sprong van 199% wegens het succes van de nieuwe roro-verbindingen van de Norfolk- en de Dartline met Groot-Brittannië. De haven zal dan ook de roro-infrastructuur verder uitbreiden. Ook de logistieke sector (opslag, voorraadbeheer en distributie) is in deze haven in volle ontwikkeling. Dit heeft de havendirectie ertoe gebracht om een "Dunkerque Logistique Internationale"-park in de westelijke haven (nabij de roro- en containerterminal) uit te bouwen. De containerhaven zal vanaf 2003 beschikken over een kade van 310m lengte met een diepgang van 14,20m.

Ook de Duitse havens in de range gingen erop vooruit. Vooral Hamburg deed het goed met een trafiek-groei van 8,5% tot een recordvolume van 92,3 mln ton. Deze winst is toe te schrijven aan de vooruitgang bij de behandeling van diverse goederen. Zo bv. de vloeibare bulk met 17% en de containers met 10%. Hamburg heeft inzake containeroverslag nu Antwerpen voorbijgestoken met

4,7 mln TEU, tegenover 4,2 mln TEU voor de Scheldehaven.

Bremen en Bremerhaven hebben de recordstijging van 2000 (+20%) niet kunnen evenaren, maar kenden toch een bescheiden groei van 2,6% tot 46 mln ton. Daar ging de bulkoverslag achteruit, terwijl het stukgoed en de containers groeiden.

Het project voor een nieuwe grote diepwatercontainerhaven in Wilhelmshaven maakt vooruitgang. Die moet de in de toekomst verwachte groei van de containeroverslag opvangen, met op termijn zo'n 24 ligplaatsen voor containerschepen. In de projectgroep, waarin ook Bremen zetelt, is Hamburg tot nog toe afwezig gebleven (die voelt immers meer voor de uitbouw van Cuxhaven, aan de monding van de Weser, de toegang tot Hamburg). In 2010 zouden de eerste containerschepen van 8000 TEU moeten aanmeren in de nieuwe "Jade Weser Port".

T. Slabbynck





# Oceanografisch schip "Zeeleeuw" ingehuldigd

## VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE IN DE KIJKER

In aanwezigheid van Dhr. Dirk Van Mechelen, minister van Financiën en Begroting, had te Oostende op zaterdag 27 april de officiële opening plaats van de nieuwe gebouwen van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) alsmede de inhuldiging van het oceanografisch schip de "Zeeleeuw".

De stad Oostende renoveerde voor een slordige 500.000 euro acht pakhuizen van de oude vismijn. Het VLIZ kwam er onlangs zijn intrek nemen en kreeg aldus de nodige ruimte en uitstraling om zijn vele taken beter te vervullen. Met deze nieuwe vestigingsplaats breekt voor het jonge instituut dan ook een nieuw tijdperk aan. Het VLIZ werd immers in april 1999 opgericht als opvolger van het IZWO, het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek dat op een andere locatie in Oostende gevestigd was. Zo bekleedt het VLIZ nu een centrale ligging aan de kust, in de nabijheid van heel wat zee- en kustgebonden instellingen, en op een boogscheut van de A10/E40.

### Informatie- en coördinatiecentrum

Pas sedert vorig jaar is het VLIZ volledig operationeel. Het heeft als voornaamste taak het wetenschappelijk onderzoek in de kustzone te ondersteunen en te coördineren. Hiertoe bouwt het een coördinatieforum, een oceano-



De "Zeeleeuw" het paradepaardje.

Foto: VLIZ

grafisch platform en het Vlaams Marien Data- en Informatiecentrum uit. Daarnaast opereert het VLIZ als internationaal contactpunt en verstrekt het adviezen op vraag van de overheid of op eigen initiatief. Het fungeert dus in hoofdzaak als informatie-, coördinatie en logistiek centrum voor het zee- en kustgebonden beleid gevoerd door de federale en de Vlaamse regering.

Vanuit deze optiek ageert het VLIZ als katalysator voor een geïntegreerd kustzonebeheer. Het biedt de meest

diverse informatie over de kust dankzij onder meer een mariene mediatheek, en bevordert de contacten tussen gebruikers, wetenschappers en overheidsinstanties. Aan wetenschappelijk onderzoek wordt evenwel niet zelf gedaan. Wij noteren nog dat het VLIZ opgericht werd door de Vlaamse regering, de provincie West-Vlaanderen en het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek. Van deze drie instanties ontvangt het een jaarlijkse toelage voor zijn werking.



## De "Zeeleeuw" als parade- paardje

Om wetenschappers nog betere logistieke steun te geven, werd in november 2001 het oceanografisch schip de "Zeeleeuw" ter beschikking van het VLIZ gesteld door de afdeling Vloot van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het schip biedt aan onderzoekers de mogelijkheid om op zee de nodige studies uit te voeren. Een groot aantal groepen en instellingen, waaronder de Gentse Rijks Universiteit en de Vrije Universiteit Brussel, maakten reeds gebruik van de "Zeeleeuw" in het raam van hun onderzoeksprojecten. Ook marien-educatief gerichte activiteiten kwamen ruimschoots aan bod.

Het schip, de voormalige Loodsboot 2, werd voor zo'n 650.000 euro gerenoveerd en voorzien van de meest moderne navigatie-appa-

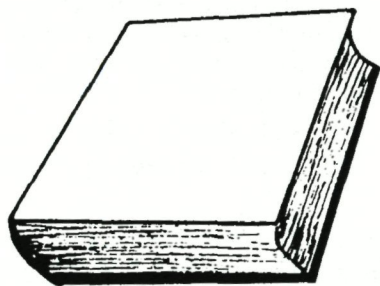
atuur. Ook aan de wetenschappelijke uitrusting van het schip werden de meeste zorgen besteed. Zo zijn er onder meer gesofistikeerde apparatuur voor automatische metingen en staalnames en de uitrusting voor de laboratoria. Een niet onbelangrijke troef is de zeer ruime accommodatie aan boord, goed voor 25 wetenschappers of studenten. Met zijn ruime vergaderzaal biedt het schip dan ook tal van mogelijkheden op educatief vlak. Samen met een 10-koppige bemanning kan de "Zeeleeuw" dus met 35 mensen aan boord het zeegat kiezen. Noteren we nog dat het onderzoeksschip 56m lang is, een diepgang van 3,7m heeft en een dekoppervlakte van 90m<sup>2</sup>.

De "Zeeleeuw" is beslist het paradepaardje van het Vlaams Instituut voor de Zee. Zijn activiteiten worden gecoördineerd met die van het andere oceanografisch schip "Belgica", dat van de federale rege-

ring zijn opdrachten krijgt. Er is dus geen sprake van concurrentie onder elkaar, wel van samenwerking en aanvulling. Voor die samenwerking zorgt trouwens het "Coördinatiepunt voor geïntegreerd beheer" dat in de nieuwe gebouwen van het VLIZ zijn intrek genomen heeft.

Met het oceanografisch schip de "Zeeleeuw" is de Vlaamse vloot zo'n 50 eenheden sterk en telt ze ca. 500 varende personeelsleden. Ze is verrassend veelzijdig qua types en opdrachten. Voor ons land is ze van strategisch-economische betekenis en is ze derhalve een hoeksteen voor ons maritiem beleid. Voor meer informatie over de werking van het VLIZ: tel.: 059/34.21.30 en website <http://www.vliz.be>.

H. Rogie



## LEXICON SCHEEPVAART & TRANSPORT

Bij de uitgeverij KLUWER (Deventer, Nederland) verscheen een tweede gewijzigde druk van het "Lexicon Scheepvaart en Transport" van P.C. van Kluijven. Het werd samengesteld in samenwerking met het Scheepvaart en Transport College Rotterdam. Dit naslagwerk bestaat uit 2 delen. Het 1ste is een zeer uitgebreide woordenlijst Nederlands/Engels en Engels/Nederlands. Daarnaast is er ook nog een lijst met de verklaring van gebruikelijke afkortingen.

Het 2de deel bevat een 1.000-tal uitdrukkingen die worden gebruikt in de gestandaardiseerde communicatie tussen schepen en kuststations (marifoon, zee- en weersomstan-

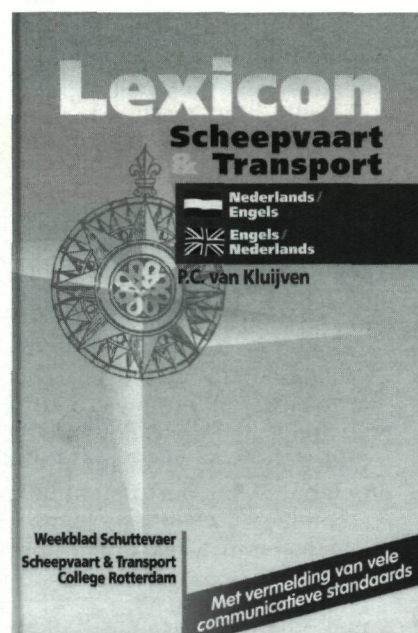
digheden, scheepsbewegingen en seinen), alsook standaarduitdrukkingen voor interne communicatie (orders en wachtlopen). Het boek bevat daarnaast ook nog een lijst met verklaringen van vertalingen betreffende documenten (verzekeringen, vrachtvervoer en charters) en correspondentie.

Het boek telt 267 bladzijden en is ingenaaid met een harde kaft. ISBN 90 5577 054 X.

Voor meer informatie over deze en andere uitgaven op gebied van Scheepvaart en Transport, kunt U contact opnemen met KLUWER t.a.v. Klantenservice, Postbus 23 7400 GA DEVENTER NEDERLAND. Tel.: 0570/67.33.35

Het boek kan ook via de boekhandel besteld worden. De prijs bedraagt 41,35 EUR.

## BOEKBESPREKING





# La Compagnie Maritime Belge en 2001

**L**a Compagnie Maritime Belge vient de publier son rapport relatif à l'année 2001. Précisons que le Groupe CMB se compose principalement des armements Bocimar -transport de vrac sec-, Euronav -transport de pétrole- et Exmar -transport de gaz-; à côté de ses activités dans le domaine des transports maritimes la CMB est également présente dans le secteur des assurances et crédits maritimes par le Groupe Naviga. Quant à la société de manutention portuaire Hessentatie, qui appartient de longue date au groupe, elle a été cédée à PSA -Port of Singapore Authority- en date du 27 mars dernier.

## Quelques événements saillants de l'année 2001

- 8 février: commande par la joint venture Exmar/Mitsui OSK Lines (MOL) d'un navire GNL (gaz naturel liquéfié) de 138.000 m<sup>3</sup> auprès de Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) en Corée; livraison prévue pour le troisième trimestre de 2003.
- 6 mars: livraison à Bocimar du minéralier capesize **Mineral York** de 170.434 tpl.; ce navire a été acheté à l'armement Wah Kwong.
- 27 mars: contrat de leasing avec une société du groupe TotalFinElf pour une unité flottante de production et de stockage d'hydrocarbures; la construction en a été confiée au chantier espagnol Izar et la livraison est prévue pour mars 2003.
- 1 mai: charte-parties par Exmar/MOL pour deux navires GNL, conclues pour une durée de 20

ans avec le groupe énergétique américain El Paso.

- 4 mai: commande par la joint venture Exmar/MOL d'un navire GNL de 138.000 m<sup>3</sup> auprès de DSME; livraison prévue au premier trimestre de 2005.
- 15 mai: commande par Bocimar et Oak Maritime de deux navires capesize chez DSME; livraison prévue resp. en avril 2002 et début 2003.
- 1 juin: Euronav, OSG et Frontline concluent une joint venture pour l'achat de cinq VLCC (very large crude carrier) modernes de l'armement Bergesen.
- 14 juin: livraison à Bocimar du minéralier capesize **Yangtze Ore** de 171.500 tpl.; ce navire a également été acheté à l'armement Wah Kwong.
- 19 juin: commande par la joint venture Exmar/MOL d'un navire GNL de 138.000 m<sup>3</sup> chez Samsung en Corée; livraison au premier trimestre de 2004.
- 2 juillet: livraison à Euronav du VLCC **Ariake** de 298.530 tpl. (33,33%).
- 25 juillet: livraison à Euronav du VLCC **Sakura** de 298.530 tpl. (33,33%).
- 30 juillet: livraison à Euronav du VLCC **Artois** de 284.999 tpl.
- 30 juillet: commande par la joint venture Exmar/MOL d'un navire GNL de 138.000 m<sup>3</sup> chez Samsung; livraison au deuxième trimestre de 2005.
- 17 août : livraison à Euronav du VLCC **Ichiban** de 298.552 tpl. (33,33%).

- 20 septembre: livraison à Euronav du VLCC **Zeeland** de 298.977 tpl.
- 11 octobre: charte-parties par Exmar/MOL pour deux navires GNL, conclues pour une durée de 20 ans avec le groupe énergétique américain El Paso.
- 29 octobre: livraison à Euronav du VLCC **Famenne** de 298.412 tpl.
- 15 novembre: création de Cape International par Bocimar et ses partenaires dans le pool Capesize conjointement avec Zodiac Maritime Agencies.
- 27 février 2002: livraison à Euronav du VLCC **Tanabe** de 296.000 tpl.

*Qui osera encore prétendre qu'il n'y a pas de flotte belge et que les armateurs belges manquent de dynamisme et ne sont plus présents sur les mers du globe!*

Voici un aperçu de la composition de la flotte actuelle de la CMB. Bocimar dispose fin 2001 de 11 vraquiers capesize (> 140.000 tpl.) en propriété totale ou partielle, pour un total de 1.781.480 tpl.; deux navires capesize de chacun 172.150 tpl. sont en construction. La flotte d'Euronav pour sa part comprend à la même date 15 VLCC (superpétroliers de > 250.000 tpl) représentant un total de 4,348 millions de tpl ; s'y ajouteront dans un proche avenir 4 VLCC qui sont actuellement en construction. Quant à la flotte exploitée par Exmar elle comprend 1 méthannier (6 en construction!), 3 VLGC (very large gas carrier-supergazier), 29 navires midsize, 3 éthyléniers, 8 navires pressurisés et, en construction, une unité flottante de stockage et de production d'hydrocarbures.



Soit au total 542.782 tpl. (+ 417.000 tpl. en construction) et, en capacité, 716.105 m<sup>3</sup> (+ 828.000 m<sup>3</sup> en construction). Exmar peut donc à juste titre être considéré comme l'un des principaux transporteurs indépendants de gaz au monde. Signalons enfin que l'âge moyen des navires de la CMB est de 8 ans.

Alors que l'an 2000 a sans doute connu la plus forte hausse jamais vue dans les marchés du vrac sec, l'année 2001 fut plutôt décevante à la suite principalement du ralentissement de l'économie mondiale, renforcé par les événements tragiques du 11 septembre. Ainsi la forte baisse des frets du vrac sec au second semestre a fait que Bocimar a clôturé l'année en perte; l'on s'attend toutefois à ce que les marchés capsize se rétablissent au cours du second semestre 2002. Cape International, fondé par Bocimar conjointement avec Zodiac Maritime Agency, Belships, AP Møller et OSG, exploitera pour les deux années à venir une flotte de 65 navires capsize; une attention toute particulière sera consacrée aux relations avec la Chine, qui se profile de plus en plus comme un des leaders mondiaux de la production d'acier.

En matière de transport du pétrole, les frets, qui s'élevaient encore à environ \$ 65.000 par jour au pre-

mier trimestre, se sont effondrés pour se situer en fin d'année aux alentours de \$ 20.000! Mais en agissant rapidement sur cette baisse et en choisissant des voyages plus longs l'effet de cette chute a pu être atténué. Il en résulte que malgré la forte baisse des marchés VLCC Euronav a pu obtenir un résultat honorable. Au cours de l'année Euronav a vendu à la ferraille trois navires qui avaient atteint la limite d'âge de 25 ans. En même temps le programme d'investissement dans du tonnage moderne à double coque a été poursuivi. Trois nouveaux navires VLCC ont été livrés dans le courant de l'année; Euronav a également repris, avec OSG et Frontline, l'entière de la flotte de l'armement Bergesen, à savoir cinq VLCC flam-bant neufs.

Exmar pour sa part a obtenu des résultats décents, les frets dans les marchés du gaz s'étant stabilisés. Rappelons que six méthaniers ont été commandés, dont cinq conjointement avec l'armement japonais Mitsui OSK Lines (quatre des ces navires ont été frétés à long terme au groupe énergétique américain El Paso pour une durée de vingt ans); le résultat d'Exmar a été positivement influencé par des plus-values réalisées grâce à ces joint ventures.

Les résultats financiers consolidés, bien qu'inférieurs à ceux de l'année

précédente, sont néanmoins satisfaisants. Le chiffre d'affaires s'élève à EUR 1.375 millions, contre 1.564 millions en 2000. Les fonds propres passent de EUR 593 millions à 671 millions tandis qu'un total de EUR 630 millions (268 millions en 2000) a été investi, principalement en nouveaux navires. Le résultat d'exploitation est de EUR 147 millions contre 195 millions l'année précédente.

Quant aux perspectives à court terme, nous ne pouvons mieux que citer un extrait de la lettre du président du Conseil d'administration, Monsieur Etienne Davignon: "L'an 2002 est abordé avec incertitude. Le ralentissement de l'économie mondiale entraîne une grande faiblesse des marchés maritimes, principalement ceux pour le transport du vrac sec et du pétrole brut. L'évolution de la conjoncture mondiale aura dès lors un grand impact sur le résultat opérationnel de l'an 2002"

JB



**MULTI n.v.**  
**Scheepsbouwkundig**  
**Studiebureau**

**Engineering - Planning**  
**Budgettering - Berekeningen**  
**Supervisie**

Wij beschikken over volgende computersystemen:

**Autocad, Microstation, Nupas.**

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse  
Tel. 0032 (0)3 710.58.10 Fax 0032 (0)3 710.58.11  
E-mail: [info@multi.be](mailto:info@multi.be) Website: [www.multi.be](http://www.multi.be)



# Réflexions pour contribuer à l'histoire de la marine militaire belge

## La 'Belgian Top Division' de la Royal Navy en 1940

Un appel au recrutement pour la Section belge de la Royal Navy paru dans la revue 'Marine', éditée par le gouvernement belge de Londres, nous apprend bien des choses. D'abord qu'à ses tous débuts, cette section a porté le nom de 'Belgian Top Division'; c'est ce que nous apprend du moins la version néerlandaise de l'annonce. La section belge-la RNSB-ne fut en effet officialisée, on le sait, que le 3 avril 1941 par l'Admiralty Fleet Order n° 1379 (N2100/40). Cette Top Division fut formée par les 32 recrues de septembre 1940 encadrées par le lieutenant Victor Billet et enrôlées le 14 octobre suivant au camp de formation HMS Royal Arthur à Skegness. Notons que ceci se passa avant même l'arrivée à Londres des ministres Pierlot et Spaak en date du 23 octobre et de la formation, qui s'en suivit le 31 octobre, d'un gouvernement belge en exil, composé de MM. Gutt et de Vleeschauwer et des deux premiers nommés. Ces premiers volontaires à servir dans la Marine vécurent donc les premiers six mois de leur incorporation sous une appellation hautement fantaisiste, probablement choisie par eux-mêmes!

Le texte français de cet appel, par contre, ne parle pas Top Division et diffère par ailleurs en plusieurs points de la version néerlandaise, arcane de cette barrière de langues dont il faut nécessairement tenir compte lorsque l'on veut mener à bien un travail de détective.

### Qui prit la décision de recruter?

En l'absence du gouvernement belge, le baron Boël qui jusqu'au 10 mai 1940 avait été membre de la direction du service 'Mobilisation de la Nation', dirigé par le lieutenant-général Theunis, avait été envoyé dès le 11 mai à Londres pour y siéger au Comité Franco-Britannique de Coordination, ainsi qu'à la commission consultative de la marine, le Belgian Shipping Advisory Committee (BSAC). Il avait reçu du gouvernement belge replié en France les pleins pouvoirs pour représenter et défendre en Angleterre les intérêts de la Belgique en matière de Défense Nationale,



Colonies, Affaires Economiques et Transports. C'est donc de lui et de Mr Van Campenhout, chef de cabinet du ministre Gutt, que le lieutenant Billet obtiendra, après trois mois de démarches incessantes, l'autorisation de recruter des volontaires pour la Marine. Cette autorisation il la recevra le 27 septembre et trois jours plus tard, soit le 1er octobre, il aura recruté 32 marins volontaires.

### Ces volontaires, Billet les recrute pour qui et pourquoi?

Pour entrer dans la Royal Navy? Non. Car il les persuade de reformer avec lui, en Angleterre, le 'Corps de Marine' (sic) qui, on le sait, est bloqué en Espagne. En effet, c'est lui qui le 16 juillet prend l'initiative de proposer, lors d'une entrevue avec le baron Boël, de reformer ce Corps, proposition qu'il confirmera par lettre le lendemain. Impatient il demandera dès le 22 juillet au commandant Piette, le commandant-directeur des malles Ostende-Douvres dont il dépend, d'être muté à la Mission militaire belge à Londres: "...s'il y a question de réorganiser un 'Corps de Marine' et dans le cas où le gouvernement n'envisagerait pas la création d'une flottille de guerre belge, de bien vouloir accepter de me mettre en rapport avec l'Amirauté anglaise... (NDLR: dans le but de lui offrir ses services)". Le com-





tingent de volontaires-, les choses se mettent en place et, à l'intervention des commissaires maritimes et des officiers de liaison de la Marine belge (en fait de l'Administration de la Marine), des bureaux de recrutement sont ouverts dans les ports principaux du Royaume-Uni. Les conditions d'engagement à la section belge sont restrictives en ce sens qu'il faut être marin de métier en provenance soit de la pêche, soit de la Marine de l'Etat, mais à l'exclusion de la marine marchande; les autorités ne veulent en effet prendre le risque de dégarnir les navires de commerce dont l'utilisation est à ce moment vitale pour la poursuite de la guerre. Toutefois les jeunes gens "désireux de goûter à la vie maritime peuvent également être admis dans cette section" - "andere onderdanen door de avonturen van den Grooten Plas aangetrokken kunnen in deze afdeeling opgenomen worden". Certains engagés nullement marins se firent passer pour des pêcheurs mais ils furent aussitôt repérés par les instructeurs anglais et dirigés vers des écoles de signaleurs, de télégraphistes ou même d'officiers, comme cela se passa avec mon ami Hugues Regout, étudiant bruxellois parlant l'anglais, qui termina la guerre comme officier sur les MTB's en Méditerranée.

Une phrase pourtant nous laisse rêveurs et perplexes: "Les Belges appelés sous les drapeaux peuvent être libérés du service militaire, à la condition d'opter, avant leur incorporation dans l'Armée, pour la section belge de la Royal Navy". En néerlandais: "... dat diegenen, voor

mandant Piette marque son accord et Billet est détaché au début du mois d'août auprès de l'ambassade belge à Londres. Le baron Boël l'accueille et lui demande de l'aider à recréer (resic) un Corps de Marine.

Marine belge, Corps de Marine, Top Division ou Section belge de la RN, peu importe le nom, la décision de recruter des belges pour servir militairement sur mer est prise par l'autorité nationale en place (qui n'est pas encore le gouvernement). Remarquons bien qu'il s'agit non pas d'autorisations individuelles de servir sous un uniforme étranger, mais d'une autorisation de recruter et de former un groupe de nationaux au sein d'une marine étrangère (alliée, bien sûr, mais néanmoins étrangère au sens strictement juridique).

Ce groupe formera, selon l'appel dans la revue Marine, un contingent qui pour autant que les circonstances le permettent sera embarqué en entier à bord d'un même bâtiment de guerre. "Ils restent donc dans l'atmosphère nationale pendant toute la durée de leur séjour à la Navy", nous dit le texte français de l'appel. Le texte néerlandais dit par contre: "Je fais appel à tous nos compatriotes animés de l'esprit de devoir à s'engager en grand nombre, afin de pouvoir disposer des éléments nécessaires à l'armement d'unités exclusivement belges et de passer à la création d'une Marine Royale, qui est l'objectif principal (hoofddoel) de cet appel." Ailleurs le texte français est vague et plutôt ambigu; il dit en effet que "Le Belge ayant passé par la Royal

Navy apportera donc à son pays libéré un apport nouveau: la tradition de la Marine. Et si, pour des raisons personnelles, il ne restera pas dans la Marine (une fois le pays libéré), il sera reçu par nos compatriotes restés au pays sous la botte de l'envahisseur, comme le champion de la Libération...". Donc, s'il ne reste pas dans la Marine après la Libération, cela prouve qu'il y a bien une Marine! !!

### Le recrutement

**L**e principe de la création d'une marine militaire étant acquis et le recrutement autorisé-et Billet s'étant amené avec un premier con-







militairen dienst oproepen, vrijstelling kunnen bekomen, op voorwaarde dat zij vóór hunne inlijving bij het leger, voor de Belgian Section in de Royal Navy opteeren". Ce qui voudrait dire que l'engagement à la RNSB ne constitue pas un 'service militaire', car ils en sont libérés, dispensés (vrijgesteld)! Il faut savoir qu'une des premières décisions du gouvernement belge à Londres a été de décréter la mobilisation des belges appartenant aux classes 1935-1941 puis celles de 1925 à 1934, donc tous les hommes valides âgés de 18 à 43 ans. Les marins furent en réalité dispensés du service militaire mais à partir du 1er juillet 1942 ils seront réquisitionnés pour servir à la marine marchande et à la pêche maritime.

Cela réduit fortement le champ de prospection des recruteurs, d'autant plus qu'il y a concurrence simultanée entre la section belge de la RN, les DEMS et le Balloon Barrage. En effet, au moment même

où s'ouvre le recrutement pour la RNSB, l'Amirauté, en la personne de l'amiral Dickens, qui est le coordinateur des marines étrangères en Grande-Bretagne, demande instamment au baron Boël de lui donner 150 hommes du contingent militaire belge cantonné à Tenby, afin de leur dispenser un entraînement de canonier DEMS (Defensively Equipped Merchant Ships) pour armer les pièces d'artillerie à bord des navires marchands, lesquels souffrent d'une pénurie extrême de 'gunners'. Le recrutement en est confié au commandant J. Barbé. Mais ce qui reste d'armée belge en Grande-Bretagne est bien incapable d'en fournir autant; une vingtaine d'hommes à peine se portent volontaires. D'autre part on recrute pour le service de Balloon Barrage; ce sont des ballons captifs que l'on monte aussi sur des chalutiers ou d'autres petits navires réquisitionnés; l'ancien P16, devenu le HMS Kernot, en sera équipé.

Voilà pour nos jeunes belges réfugiés en Angleterre trois sources d'engagement leur proposant d'endosser l'uniforme de la Marine. C'en est beaucoup, la demande est forte et pressante et les paies diffèrent d'un service à l'autre (elle est p.ex. plus élevée au Balloon Barrage). Cela se sait mais on sait également que les DEMS ont une formation plus courte (trois semaines), qu'ils sont envoyés au plus vite en mer et que d'autre part ils ne sont en pratique pas tenus de sortir en uniforme... Vu de loin on est bien forcé de conclure qu'il aura fallu à chaque officier recruteur une bonne dose de persuasion et un formidable ascendant pour rallier à sa cause une bonne vingtaine de pêcheurs aussi peu enclins par nature et par profession à jouer au soldat. Alors vraiment, s'engager volontairement dans une marine militaire belge qui ne verra le jour qu'avec eux, alors là on peut parler de motivation, de patriotisme, de réelle et noble conception de son devoir de citoyen! D'autant plus qu'il ne s'agit pas de défendre pied à pied 'le sol sacré de la patrie', mais de se préparer à y retourner en libérateur plus tard, beaucoup plus tard... après bien des aléas, des peines et des combats. Chapeau bas pour le gars qui a réussi cela et respect et considération pour ceux qui l'ont suivi. Honneur et reconnaissance à la Belgian Top Division!

CPV (hre) J.-C. Liénart

## Références

- 'La Marine marchande belge dans la seconde guerre mondiale' par R. Machielsens; pages 110 et suivante: les DEMS.
- 'Marine' - revue maritime éditée par le gouvernement belge à Londres.
- Lettre de l'ambassade de Belgique (Belgian Shipping Advisory Committee) du 18 novembre 1940 au lieutenant Billet, laquelle définit sa mission d'officier de liaison auprès de la Belgian Top Division en ces termes: "Vos obligations en qualité d'officier sont très simples: nous tenir au courant de toutes choses intéressantes ayant trait à vos hommes et défendre leur situation auprès des autorités anglaises".



# Luitenant Victor Billet wordt herdacht

Dit jaar, op maandag 19 augustus, herdenken wij de 60ste verjaardag van de geallieerde landing in Dieppe. Voor ons land is deze 'Operation Jubilee' uit Wereldoorlog II van bijzondere betekenis. Tijdens die landingsoperatie op de Franse noordkust stierf inderdaad de Belgische Luitenant-ter-zee Victor Billet aan boord van zijn Landing Craft Tanks 159. Hij lag aan de oorsprong van de Royal Navy Section Belge, de bakermat van onze huidige Marine.

Dit jaar herdenken wij ook de 100ste verjaardag van de geboorte van luitenant Billet. Hij werd in 1902 geboren nabij Brussel en bouwde een veelbelovende carrière op als officier bij de Staatsmarine op de Oostende-Doverlijn. Maar de oorlog doorkruiste zijn jeugdig enthousiasme. Na de capitulatie op 28 mei 1940 belandde hij met alle pakketboten in Southampton. Daar zou hij met de geallieerden een lange en genadeloze strijd aanbinden tegen de Duitse vijand.

## De heldendood in Dieppe

Hij was een man van durf en daad, een echte zeeman vol dynamisme en enthousiasme. Ook een overtuigd patriot. Daarom wou hij een Belgische sectie creëren in de schoot van de Royal Navy. In oktober 1940 bood hij dan ook zijn diensten aan bij de Britse Admiraliteit die hem aanwierf en de facto de start gaf tot de oprichting van de 'Section belge'. In mei 1942 transfereert de Admiraliteit hem naar de Combined Operations en geeft Billet zich als vrijwilliger op voor de 'Operation Jubilee' op Dieppe.

Als 2de commandant van de LCT159 neemt hij deel aan de eerste aanvalsgolf samen met drie andere LCT's.

Het is 05.25 u op deze 19 augustus 1942. Op zo'n 350 meter van het strand laat de LCT159 zijn eerste tank van boord rollen. Tijdens de manoeuvres die erop volgen krijgt het schip een voltreffer. De commandant en luitenant Billet worden op slag gedood. Veertien andere bemanningsleden vinden eveneens de dood of worden als vermist opgegeven.

Pas op 20 december 1945 levert de Admiraliteit het overlijdenscertificaat van luitenant Victor Billet af. De onversaagde marineofficier had immers een zeemannsgraf gekregen.

## A seaman never dies

Luitenant Billet was een van de eerste Belgen die hun leven gaven voor de uiteindelijke bevrijding van ons land in september 1944. Oorlogshelden worden niet vergeten en daarom heeft de West-Vlaamse afdeling van de Koninklijke Vereniging der Reserveofficieren van de Marine het initiatief genomen om een 'Herdenkingscomité Luitenant-ter-zee Victor Billet' op te richten. Hiermee wil de vereniging deze nobele figuur, alsmede alle Belgische zeelui die tijdens W.O.II ons land dienden, opnieuw onder de aandacht brengen. In het comité

werden dan ook alle vaderlandslievende verenigingen met maritiem karakter opgenomen. De stichtingsvergadering had plaats op 6 oktober 2001 te Oostende in de Marineclub.

Het herdenkingscomité zal op diverse locaties in het land een tentoonstelling over dit thema organiseren alsook actief deelnemen aan de herdenkingsplechtigheden die op 18 en 19 augustus e.k. te Dieppe zullen gehouden worden. Onder meer zullen bloemen neergelegd worden vóór de gedenkplaat 'Victor Billet' op de zeedijk te Dieppe.

Al wie in ons land de maritieme gedachte genegen is en interesse heeft voor de geschiedenis van onze Marine zal de geplande activiteiten van het herdenkingscomité beslist waarderen. Bijkomende informatie hieromtrent kan ingewonnen worden op het secretariaat van het comité, Molenstede 6 te 8300 Westkapelle.

*H. Rogie*



# Traditionnel hommage

Comme chaque année en avril, le Cercle Royal G. Lecointe invite le monde maritime à Bruxelles, pour rendre hommage aux officiers, cadets et membres d'équipage disparus le 19 avril 1906 dans le Golfe de Gascogne, lors du naufrage du trois-mâts carré navire-école "Comte de Smet de Naeyer". Et par la même occasion, à tous nos marins de la Marine et de la Marine marchande qui ont offert leur vie pour notre pays, que ce soit pendant les deux guerres mondiales ou en temps de paix.

Traditionnellement aussi, au cours de l'allocution de circonstance, le capitaine au l. c. R. Smet y donne le bilan de la situation du monde maritime. En voici la teneur.

(...) "Zeer recent, namelijk op 28 februari laatstleden, overleed kapitein ter lange omvaart Albert Westerlinck. Met hem verdween een boegbeeld van 'Maritiem België'. Velen hebben hem gekend als 1ste luitenant-instructeur aan boord van het opleidingsschip Mercator, als docent en commandant-directeur van de Hogere Zeevaartschool. Hij was bestuurslid van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege en van de Koninklijke Kring Georges Lecointe, lid van de Koninklijke Belgische Marine Academie. Het was ook Commandant Westerlinck die de 'Belgische Zeevaartbond - Ligue Maritime Belge' nieuw leven ingeblazen heeft en er het voorzitterschap van waarnam tot bij zijn overlijden.

Ook deze zeer verdienstelijke kapitein ter lange omvaart wil ik hier bij deze huldiging betrekken.

Mais votre présence est aussi une forme de reconnaissance publique de l'intérêt que vous portez aux choses de la mer et aussi de votre appréciation quant au travail fourni par nos marins de la Marine et de la Marine marchande. Elle prouve que vous aussi, vous vous sentez concerné par l'être et le devenir du sec-

teur maritime belge; un secteur qui dans le récent passé n'allait pas si bien.

Permettez-moi de vous rappeler le problème de la formation de nos officiers de la Marine marchande et l'octroi de brevets. Au moment de la rédaction de cette allocution, l'arrêté royal transposant la directive du Conseil de l'Union Européenne du 25 mai 1998 en matière de formation exigé pour les gens de mer, n'a pas encore paru au Moniteur. Mais ce qui est très surprenant, c'est que depuis le 1er février de cette année, l'autorité compétente n'a plus organisé les examens pour l'obtention des brevets de capitaine et premier lieutenant au long cours. Néanmoins l'arrêté sur la collation de brevets dans la marine marchande n'a pas été supprimé jusqu'à présent!

Au niveau mondial le déficit d'officiers reste toujours important et cette pénurie de personnel qualifié empêche nos armateurs de réaliser les minima d'emploi exigés. L'intérêt des jeunes pour les carrières maritimes reste en effet toujours médiocre, malgré les campagnes promotionnelles de nos armateurs et de l'Ecole Supérieure de Navigation. Il est de la plus grande importance que l'on recherche sans délai le pourquoi de ce manque d'intérêt de la part des jeunes.

Sedert jaren kijken wij nu al met ongeduld uit naar de terugkeer van onze schepen onder Belgische vlag. Velen waren reeds en zijn nog steeds



overtuigd van de onomkeerbaarheid van de uitvlagging. Volgens ingewijden echter, zou nog dit jaar een aanvang kunnen worden gemaakt met de herinvlagging, men spreekt zelfs van juni aanstaande. Wij blijven dus hoopvol en rekenen op de niet aflatende inzet van alle betrokken acteurs bij het uitvoeren van deze operatie zodat onze nationale koopvaardij in de toekomst een duurzame bijdrage zou kunnen blijven waarborgen voor de Belgische economie! Met dit hoopvol vooruitzicht wens ik dan ook deze korte toespraak af te sluiten.

Je vous remercie de votre attention. Ik dank u voor uw aandacht".

*Propos recueillis par S.b.d.S.*

*Photos: P. Hornez*



# NICE TO KNOW



Onder de benaming Sail Brugge 2002 ontvangt de haven van Brugge-Zeebrugge voor de vierde maal de grote zeilschepen. Het havenbestuur werkt hiervoor samen met het stadsbestuur van Brugge in het kader van Brugge 2002 culturele hoofdstad en met de Marine. De International Sail Training Association (ISTA) treedt op als raadgever.

In 2002 zijn er twee Tall Ship's Races, de ene vertrekkend uit de Middellandse Zee, Alicante, en de andere uit Brest. Zij komen samen in Santander van waaruit koers gezet wordt naar Portsmouth, waar het einde van de Tall Ship's Race voorzien is. Onmiddellijk daarna varen de schepen naar Zeebrugge waar zij op woensdag 21 augustus 2002 worden verwacht.

De schepen meren allen samen af aan het Noordelijk insteedok en kunnen daar op woensdag 21, donderdag 22, vrijdag 23 en zaterdag 24 augustus 2002 bezocht worden. Vanaf 10.00 uur verlaten ze Zeebrugge op zondag 25 augustus voor een schitterende zeilparade langs de Belgische kust, tussen Zeebrugge en Knokke.

**Woensdag 21 augustus** vanaf 10.00: afmeren van de zeilschepen in het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge; 's avonds vindt een culturele happening voor de bemanningen en belangstellende jongeren plaats in het nieuwe concertgebouw op het Zand te Brugge. Raadpleeg de Brugge 2002 programmatie voor meer info.

**Donderdag 22 augustus** 10.30: Ontvangst van de kapiteins op het stadhuis te Brugge door de Gouverneur, de Burgemeester en de Admiraal, bevelhebber van de marine-component.

**Vrijdag 23 augustus** 15.00: Optocht van de bemanningen in de Brugse stadskern, vanaf het Zand via de Zuidzandstraat en de Steenstraat naar de Markt, alwaar een muziekuitvoering door de band "Flat Earth Society" plaatsheeft.

**Zaterdag 24 augustus** 18.00 Oecumenische dienst in de kerk te Zeebrugge. 22.00 Vuurwerk in de achterhaven van Zeebrugge

**Zondag 25 augustus** 12.00: Grootse zeilparade vóór de kust, vanaf Zeebrugge richting Knokke. Geniet van dit spektakel vanaf de stranden en dijk van Heist, Duinbergen en Knokke.

Le port de Bruges-Zeebrugge accueillera pour la quatrième fois les grands voiliers. A cette occasion les organisateurs travaillent en collaboration avec la ville de Bruges, Capitale Culturelle de l'Europe pour l'an 2002 et la Marine belge. La ISTA (International Sail Training Association) y joue un rôle consultatif.

En 2002 deux compétitions Tall Ships' Race figurent au programme; l'une démarre de la Méditerranée, de Alicante, et l'autre de Brest. Les deux courses se rejoignent à Santander pour ensuite mettre le cap sur Portsmouth, où se termine la compétition. Immédiatement après la compétition les voiliers quittent Portsmouth pour le port de Zeebrugge, où ils sont attendus le mercredi 21 août. Les voiliers feront tous escale au Bassin nord dans

l'arrière-port où ils pourront recevoir des visiteurs à partir du 21 jusqu'au 24 août 2002. Dimanche le 25 août à partir de 10 heures les voiliers quittent le port de Zeebrugge avec une magnifique parade de la voile devant la côte belge, entre Zeebrugge et Knokke.

**Mercredi 21 août:** A partir de 10 heures, les voiliers feront escale au Bassin Nord dans l'arrière-port de Zeebrugge; le soir une manifestation culturelle aura lieu pour les équipages et les jeunes intéressés dans la nouvelle salle de concert de la ville de Bruges. Veuillez consulter le programme de Bruges 2002 pour avoir plus de renseignements.

**Jeudi 22 août:** 10.30 heures: Réception des capitaines à l'hôtel de ville de Bruges par Mr le Bourgmestre.

**Vendredi 23 août:** Défilé des équipages dans le centre de la ville, depuis het Zand vers la Grande Place, où aura lieu une pièce musicale par l'ensemble "Flat Earth Society".

**Samedi 24 août:** 18.00 heures: Service œcuménique dans l'église de Zeebrugge. 22.00 heures: feu d'artifice dans l'arrière-port de Zeebrugge

**Dimanche 25 août:** Parade de voile devant la côte belge, entre Zeebrugge et Knokke. Il faut vraiment contempler ce spectacle depuis les plages et les digues de Heist, Duinbergen et Knokke.

## Reeds aangekondigde schepen:

### Les voiliers déjà annoncés:

Etoile, Belle Poule, Stad Amsterdam, Kaliakra, Kruzenstern, Libertad, Lord Nelson, Mercator, Zénobe Gramme, Mir, Oosterschelde, Orp Iskra, Palinuro, Pogoria, Sedov, Swan van Makkum, Vera Cruz.

Info: Tel 050/54.32.11 Fax 050/54.32.70 E-mail: [sailbrugge2002@mbz.be](mailto:sailbrugge2002@mbz.be)

Internet [www.sailbrugge2002.be](http://www.sailbrugge2002.be)

Info voor eventuele inscheping / pour d'éventuels embarquements:

[wim.pandelaers@pandora.be](mailto:wim.pandelaers@pandora.be) [etienne.vos@pi.be](mailto:etienne.vos@pi.be)



## Vlaamse Maritieme Ruilvereniging V.Z.W.

Sedert 4 mei jl. vergaderen de leden aan boord van de M931 Knokke in het Kempisch Dok in de Antwerpse haven. De volgende vergaderingen zullen plaatsvinden op 6 juli, 7 september, 5 oktober, 9 november en 7 december, telkens van 13 tot 17 uur. Voor zover als nodig herinneren wij eraan dat deze vereniging zich richt tot de verzamelaars van scheepsfoto's, maritieme boeken, tijdschriften, postzegels, zichtkaarten, scheepsmodellen enz.

Depuis le 4 mai dernier les membres de l'association se réunissent à bord du M931 Knokke au Kempisch Dok dans le port d'Anvers. Les prochaines réunions auront lieu, de 13 à 17 heures, les 6 juillet, 7 septembre, 5 octobre, 9 novembre et 7 décembre. Pour rappel, cette association rassemble les collectionneurs de photos de navires, livres maritimes, revues, timbres, cartes postales, modèles réduits etc.



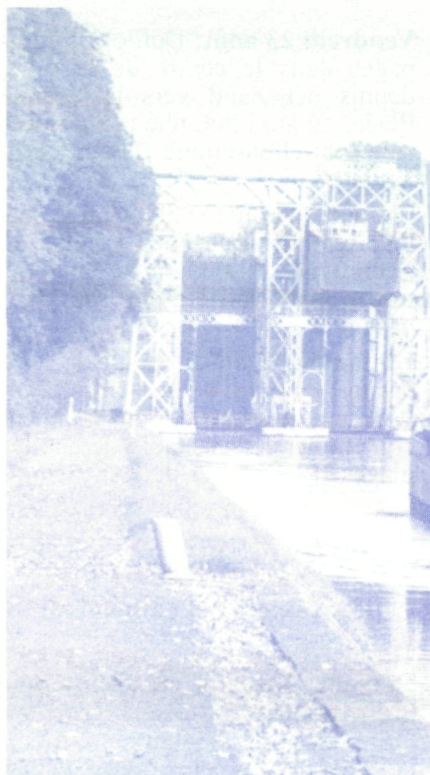
**Info: Louis Van Cant**

**Tel.: 03/216.98.28**



### Le Pavillon d'Or 2002

**Internationaal trefpunt voor plezierjachten te Thieu van 15 tot 18 augustus**  
**Concentration internationale de bateaux de plaisance à Thieu du 15 au 18 août**



Nog nooit is er in Wallonië dergelijke concentratie van pleziervaartuigen voorzien. De keuze viel op Thieu omwille van zijn historisch karakter; de liften voor schepen tot 300 ton functionneren immers nog altijd op het Canal du Centre. Maar ook de toekomst zal van de partij zijn vermits de gloednieuwe lift van Strépy-Thieu -voor schepen tot 1.350 ton!- in werking zal zijn ter gelegenheid van de feestelijkheden; te noteren dat op vrijdag 16 augustus vanaf 14 uur het mogelijk zal zijn die lift te bezoeken aan boord van een vaartuig van het Office de promotion des voies navigables. De festiviteiten worden georganiseerd door datzelfde Office in samenwerking met de Ligue Motonautique Belge en de Vlaamse Pleziervaart Federatie, Amphib Belgium en de stad Roelux.

Jamais en Wallonie on n'aura réuni autant de bateaux de plaisance sur un même site. Thieu a été choisi pour son caractère historique car les ascenseurs au gabarit de 300 tonnes continuent à fonctionner sur le canal du Centre. Le présent et le futur seront de la partie puisque l'ascenseur de Strépy-Thieu -au gabarit de 1.350 tonnes celui-là!- sera en service lors de la manifestation; à noter qu'à partir du vendredi 16 août à 14 heures, il sera possible de visiter cet ascenseur à bord d'un bateau affrété par l'Office de promotion des voies navigables. Cet événement exceptionnel est organisé par ce même Office, conjointement avec la Ligue Motonautique Belge et la Vlaamse Pleziervaart Federatie, et avec la participation d'Amphib Belgium et de la ville de Roelux.

**Info: Tel 04/20.87.50 FAX 04/220.87.60 E-mail: CPOPVN@MET.WALLONIE.BE**



# AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

## ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnr. N° de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
SELLA	M32	SP	07/05/2002	17/05/2002	OOSTENDE
VAN NES	F833	NL	10/05/2002	13/05/2002	ANTWERPEN
CHIOGGIA	M5560	IT	12/05/2002	03/06/2002	OOSTENDE
CROTONE	M5558	IT	12/05/2002	03/06/2002	OOSTENDE
ALPINO	F580	IT	12/05/2002	03/06/2002	OOSTENDE
MAKKUM	M857	NL	20/05/2002	21/06/2002	OOSTENDE
EXETER	D89	UK	23/05/2002	28/05/2002	OOSTENDE
ISKRA	253	PL	23/05/2002	26/05/2002	OOSTENDE
BELLE POULE	A650	FR	24/05/2002	27/05/2002	OOSTENDE
ACHARNE	A693	FR	30/05/2002	03/06/2002	BRUSSEL
FULDA	M1058	GE	31/05/2002	09/06/2002	OOSTENDE
LEDBURY	M30	UK	31/05/2002	09/06/2002	OOSTENDE
DUMBARTON CASTLE	P265	UK	31/05/2002	09/06/2002	OOSTENDE
SCHEVENINGEN	M855	NL	31/05/2002	09/06/2002	OOSTENDE
MAALOXY	M342	NO	31/05/2002	09/06/2002	OOSTENDE
JACOB VAN HEEMSKERCK	F812	NL	14/06/2002	17/06/2002	ANTWERPEN
WILLEM VAN DER ZAAAN	F829	NL	14/06/2002	17/06/2002	ANTWERPEN
FLAMANT	P676	FR	14/06/2002	18/06/2002	OOSTENDE
ARCHER	P264	UK	19/06/2002	21/06/2002	BRUGGE
EXAMPLE	P165	UK	19/06/2002	21/06/2002	BRUGGE
EXPLORER	P164	UK	19/06/2002	21/06/2002	BRUGGE
MONTCALM	D642	FR	01/07/2002	04/07/2002	ANTWERPEN
PURSUER	P273	UK	08/07/2002	09/07/2002	OOSTENDE
PUNCHER	P291	UK	08/07/2002	09/07/2002	OOSTENDE
EXPRESS	P163	UK	08/07/2002	09/07/2002	OOSTENDE
EXPLOIT	P167	UK	08/07/2002	09/07/2002	OOSTENDE
PURSUER	P273	UK	09/07/2002	11/07/2002	BRUGGE
PUNCHER	P291	UK	10/07/2002	11/07/2002	BRUGGE
EXPRESS	P163	UK	11/07/2002	11/07/2002	BRUGGE
KENT	F78	UK	11/07/2002	15/07/2002	ZEEBRUGGE
J.V. HEEMSKERCK	F812	NL	11/07/2002	15/07/2002	ZEEBRUGGE
EXPLOIT	P167	UK	11/07/2002	12/07/2002	BRUGGE
WIESEL	P6129	GE	12/07/2002	14/07/2002	ZEEBRUGGE
HEWELIUSZ	265	PL	12/07/2002	14/07/2002	ZEEBRUGGE
PURSUER	P273	UK	13/07/2002	14/07/2002	BRUGGE
PUNCHER	P291	UK	13/07/2002	14/07/2002	BRUGGE



EXPRESS	P163	UK	13/07/2002	14/07/2002	BRUGGE
EXPLOIT	P167	UK	13/07/2002	14/07/2002	BRUGGE
PURSUER	P273	UK	24/07/2002	25/07/2002	ZEEBRUGGE
PUNCHER	P291	UK	24/07/2002	25/07/2002	ZEEBRUGGE
EXPRESS	P163	UK	24/07/2002	25/07/2002	ZEEBRUGGE
EXPLOIT	P167	UK	24/07/2002	25/07/2002	ZEEBRUGGE
ARCHER	P264	UK	25/07/2002	26/07/2002	OOSTENDE
EXAMPLE	P165	UK	25/07/2002	26/07/2002	OOSTENDE
EXPLORER	P164	UK	25/07/2002	26/07/2002	OOSTENDE



## KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

### BENOEMINGEN - PROMOTIONS

2VZ	J. BRIOEN	27-09-2001	2MR	G. MARCHAND	26-03-2002
2EV	J. DAUBRESSE	01-11-2001	2MR	J. VAN OVERBEKE	26-03-2002
2VZ	K. DE MAESSCHALCK	27-09-2001	KMC	M. MOYAERT	26-06-2002
2VZ	C. FRANCOIS	01-11-2001	KMC	H. VERWEIJ	26-06-2002
2VZ	A. VAN BREE	28-12-2001	1MT	L. DAVELOOSE	26-03-2002
2VZ	P. VANSLAMBROUCK	01-11-2001	1MT	F. MICHAUX	26-03-2002
1MR	A. BOLLE	26-09-2001	MA1	J-P. VALENTIN	26-03-2002
1MR	L. DELOR	27-03-2001	MA1	K. VANNOOTE	01-04-2002
MTR	R. BERTELS	31-12-2001	MA1	K. VANPRAET	01-04-2002
2MR	C. BUYSSE	26-03-2002	MA1	S. VERHELST	01-06-2002
2MR	X. DEDECKERE	26-03-2002			



## Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



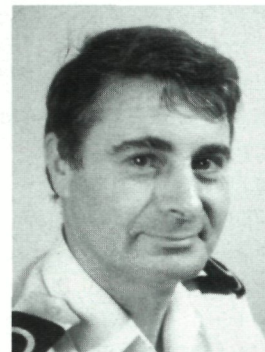
KVK L. COSAERT



1LZ C. CECAT



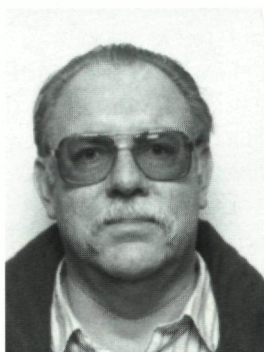
1MC R. FIERIS



1MC A. HAOT



1MC L. MEERSMAN



1MC M. RAVACH



KMC W. CORDONS



QMC G. NUELANDT

1LV R. GILIS

1LZ D. LEPEIRE

1MP J. ARTIGES

1MC J. PEERE

1CC F. PAUWAERT

**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**

KMC N. VAN HOYE

1MC (b.d.) R. HOFLACK



1MC (b.d.) J. HOOGEWIJS

**C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:**



C. DEWASME Mil. 1955  
Reunies Debrouwer



## LEDEN - WELDOENERS

### MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE  
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
ARRIGHI D. - KRAAINEM  
BAERT H. - HASSELT  
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.  
HOUTAIN-LE-VAL  
BECKERS L. - LEFFINGE  
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
BELLEMANS R. - TUBIZE  
BERO M. - OOSTENDE  
BIEBUYCK M. Erefregatkapitein - WAASMUNSTER  
BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT  
BOECKMANS R. - AUDERGHEM  
BOFFE A. - BRUXELLES  
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
BONNEVIE J. - OOSTENDE  
BONNEWIJN F. - TERVUREN  
BORGHIS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE  
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN  
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE  
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN  
BURGAIN-LEVAQUE J. - WAREMME  
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS  
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS  
CAUWELS E. - GENT  
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE LE CHATEAU  
CLAEYS Ch. - KNOKKE-HEIST  
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE  
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE  
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE  
DANGOTTE J. - BOUSVAL  
DE BACKER T. - STERRENBEEK  
DEBBAUT A. - OOSTENDE  
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES  
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee - LANGEMARK-POELKAPELLE  
DECLERCQ Cl. - DE PANNE  
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES  
DECORTE B. - OOSTENDE  
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT  
de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.  
BRUXELLES  
DE DEYNE-DEN DOOVEN E. - OOSTAKKER  
DEFEYT A. - BRUXELLES  
DE GRAVE J.-P. - RHODE-ST-GENESE  
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILLE  
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN  
DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
DE LAUW R. Eerste meester-chef (b.d.) - MIDDELKERKE  
DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE

DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BRUGGE  
DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)  
DEROO J. - DESTELBERGEN  
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES  
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD  
DESMET R. - Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN  
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
DE VALKENEER F. - WATERLOO  
DE WACHTER M. - KAPELLEN  
DHONT G. - LIMELETTE  
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
DOLLENDORF P. - BUTGENBACH  
DUHOUX J.M. - KNOKKE-HEIST  
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
DUMONT R. - GENT  
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX  
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG  
ESCH P. - BRUXELLES  
FAICT M. - BRUGGE  
FALASCA A. - CHIEVRES  
FILIAERT A. - GENT  
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES  
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS  
GHEYSSENS G. - DILBEEK  
GODDAERT M. - EKEREN  
GOMAND J.-M. - CORTIL-NOIRMONT  
HACHA Ch. - HERENT  
HANTON J.-M. Quartier maître-chef - OOSTENDE  
HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES  
HELLEMANS M. Divisieadmiraal SBH - ANTWERPEN  
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE  
HENRARD D. Quartier-maître - ZEEBRUGGE  
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
HERBOTS P. - HASSELT  
HERKENS H. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
HERMIS SODALES - OOSTENDE  
HERNOU R. - BRUGGE  
HERTELEER W. Admiraal - OOSTENDE  
HESSENS F. - ANTWERPEN  
HEUSDENS R. - STOU MONT  
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER  
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE  
HOUSSEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.  
BINCHE  
HUBERT F. - FRANIÈRE  
HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK  
HYDEX N.V. - RUISBROEK  
IMMOVA - BORGERHOUT  
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. LASNE  
JANSSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
JANSSSENS P. - KAPELLEN  
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN



LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R)  
 BRAINE-LE-CHATEAU  
 LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 LAMBRECHTS L. - STABROEK  
 LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM  
 LAUWERS R. - ANTWERPEN  
 LEBON J. - COUVIN  
 LECOCQ C. - FRAMERIES  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX R. - BRUXELLES  
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE  
 LEULIER J. Capitaine de frégate R.Hr. - KAIN  
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK  
 LIENARD R. - WASMES  
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN  
 LURQUIN L. Amiral de division (e.r.) - BRUXELLES  
 MADOU M. - NIEUWPOORT  
 MAERTENS R. Eerste meester-chef - BREDENE  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARINE CLUB - OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de frégate - VIRGINAL-SAMME  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. BRUXELLES  
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) HOFSTADE  
 MICHELSENS M. Ere Eerste meester-chef - BRUGGE  
 MULTI N.V. - KRUIBEKE  
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN  
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT  
 KEMPEN - GEEL  
 NAVDETANT - ANTWERPEN  
 NYSSSEN L. - VERVIERS  
 OFFERMANS R. Eerste meester-chef (b.d.) - ST.-KRUIS  
 PANESI R. OOSTENDE  
 PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PIERARD R. - JAMBES  
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN  
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE  
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE  
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 RASQUIN R. - BRUXELLES  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 RAVET L. - BRUXELLES  
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD  
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME - MALMEDY  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SANDRAS Ph. - BREDENE  
 SAUSSEZ G. - REBECQ  
 SAUWEN J. - BRUXELLES  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - BREDENE  
 SEGAERT D. - KNOKKE-HEIST  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. - ST. HUBERT  
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN  
 SPEIDEL J.P. - BRUXELLES  
 STEELANDT R. - BRUGGE

STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE  
 STINISSEN P. Erefregatkapitein - WILRIJK  
 SUYS S. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - ASSEBROEK  
 TAS J. - WAASMUNSTER  
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - TERVUREN  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT de MAISIERES Ch. Amiral de division (R)  
 BRAINE L'ALLEUD  
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT  
 THOELLEN G. - KOERSEL  
 THYS R. - EDEGEM  
 TOREMANS G. - KESSEL-LO  
 TRUSSART B. - BRUXELLES  
 VAISIERE M. - MONTIGNIES S/S  
 VAN GOETHEM R. - SINT-NIKLAAS  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Weduwe Erefregatkapitein  
 DEURNE  
 VAN BELLE L. - SINT-AMANDSBERG  
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN BUSSEL Maryse. Fregatkapitein MAB dr. - GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R)  
 COURT ST. ETIENNE  
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VAN DEN BOSSCHE P. - MECHELEN  
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER  
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN  
 VANDERBEKEN Ch. - ITERBEEK  
 VAN DER BEKEN - BOUSSU  
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN  
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT  
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM  
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - LONGUEVILLE  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERHULST L. - ANTWERPEN  
 VERHULST M. Amiral de division - OTTIGNIES  
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE  
 VEYT A. - BAASRODE  
 VITTONI V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT  
 VOITH S.A. - BRUXELLES  
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT  
 OOSTENDE  
 WARNAUTS P. Capitaine de vaisseau - BRUGGE  
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES  
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE  
 ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 10 juni 2002

Clôturé à la date du 10 juin 2002



**Computers**

**Netwerkondersteuning**

**3D Animaties**

**Webdesign**



**XENTRONICS**

**Tel : 03.774.55.76**

**Fax : 03.774.59.36**

**Adres: Langestraat 97  
9150 Kruibeke**

**E-Mail : [technical@xentronics.be](mailto:technical@xentronics.be)**

**[info@xentronics.be](mailto:info@xentronics.be)**

**Website : [www.xentronics.be](http://www.xentronics.be)**